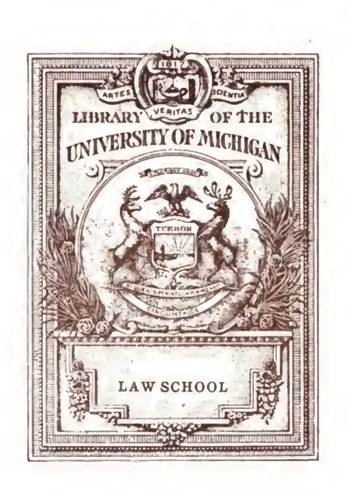
Ueberreicht vom Verf

Felix Stoerk.

# Studien zum See- und Binnen-Schiffahrtsrecht.



ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
LAW SCHOOL




Sonderabdruck

aus dem

# Wörterbuch des Deutschen Verwaltungsrechts

herausgegeben von

Dr. Karl Freiherrn von Stengel.

Ergänzungsband III.

Freiburg i. B.
Leipzig und Tübingen.
Verlag von J. C. B. Mohr (Paul Siebeck).
1897.

# Inhalt.

Seite

# Schiffahrt.

Von

**Dr. F. Stoerk,**

Professor in Greifswald.



(Sonderabdruck aus dem Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts. Herausgegeben von Dr. Karl Freiherrn von Stengel. Ergänzungsband III.)

## I. Einleitung.

§ 1. **Stellung im System des deutschen Verwaltungsrechts im allgemeinen.** Das System des deutschen Verwaltungsrechts zeigt in der rechtlichen Ordnung der Verkehrsmittel eine grundsätzliche Verschiedenheit der Stellung von Reich und Staat zu den Beförderungsanstalten je nach der Beschaffenheit der natürlichen Grundlage des Verkehrs; während die Beförderungsanstalten zu Land nicht nur unter der rechtlichen Einwirkung von Reich und Einzelstaat stehen, sondern vielfach sogar — wie z. B. das Vollbahnwesen im führenden deutschen Bundesstaat — unmittelbar in den Händen der Staatsverwaltung sich befinden, ist die Einwirkung von Reich und Einzelstaat auf die Verkehrsunternehmungen der Wasserstraße lediglich auf die rechtliche Regulierung beschränkt. Die Formen und der Umfang des Betriebes der Beförderungsanstalten werden bestimmt ausschließlich durch private Unternehmer und Gesellschaften, in deren Händen sie sich befinden. Während also das wichtige Verkehrsmittel der Eisenbahn seine rechtliche Gestalt durch die abgestuften Systeme staatlicher Einwirkung: der Konzessionierung, Genehmigung, Verstaatlichung, Staatsbetrieb 2c. erhält, ist für den Schiffahrtsbetrieb die Einwirkung von Reich und Staat auf Gesetzgebung und Verwaltungskontrolle eingeengt. Ein staatlicher Betrieb findet von kleinen Durchbrechungen von rein lokaler Bedeutung — Fähren, Trajekte 2c. — abgesehen, nirgends statt. Auch die vom Reiche vorgenommene Subventionierung einzelner transatlantischer Verbindungslinien heben die betreffenden Unternehmungen nicht aus der Reihe der privaten Unternehmungen heraus und lassen sie auch nicht in eine rechtliche Parallele bringen mit festländischen Verkehrsunternehmungen mit staatlicher Zinsengarantie oder dergl. Fehlte nun auch dem Schiffahrtswesen im deutschen Verwaltungsrecht die innere Geschlossenheit, soweit nicht die gemeinrechtliche Normenquelle wirksam geworden, so hat die Einrichtung einer einheitlichen deutschen Handelsmarine durch den Norddeutschen Bund weitreichende Übereinstimmung des von altersher in ähnlichen Rechtstypen sich ausbildenden Seeschiffahrtsrechts zur Folge gehabt. Gleichwohl mangelt es auch noch zur Zeit an einer der Bedeutung des Schiffahrtsverkehrs angemessenen Berücksichtigung dieses Verkehrszweiges im Amtsorganismus des Deutschen Reiches; denn während die festländischen großen Beförderungsanstalten im Reichseisenbahnamt und in den Eisenbahnministerien intensiv wirkende Specialbehörden besitzen, ressortiert amtlich die Sch. mit zahlreichen anderen sachlich nicht immer eng verwandten Verwaltungsmaterien vom Reichsamt des Innern und den bundesstaatlichen Handelsministerien, Ministerien des Innern 2c.

An die Stelle der weitreichenden Zersplitterung des binnenländischen Rechtsstoffes und der Verwaltungsaufsicht in den deutschen Bundesstaaten hat jüngst das R.G., betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt v. 15/6 1895, größere Einheitlichkeit für zahlreiche Gebiete des Flußschiffahrtsrechts gebracht und insbesondere auch die Kompetenz des Bundesrats nach der angegebenen Richtung hin schärfer normiert (§§ 60, 140), so daß fortan die organische Einwirkung des Deutschen Reiches nicht nur vermöge seiner völkerrechtlichen Vertretungsgewalt auf den Schiffahrtsverkehr zur See und in den Küstengewässern beschränkt ist, sondern auch auf dessen rechtliche Gestaltung innerhalb der Reichsgrenzen sichergestellt ist.

Immerhin bleibt auch noch im Rahmen der bundesstaatlichen Zuständigkeit und der ihr übertragenen Vollzugsgewalt weiter Raum für die individuelle Gestaltung der einzelstaatlichen Schiffahrtsverwaltung in der Einrichtung der dienstlichen Ämter, deren Gliederung, Rechtsprechung und deren Angliederung an die Rechtseinrichtungen des Deutschen Reiches.

## II. Das Recht der Schiffahrt.

§ 2. **Räumliche Gliederung und System der Rechtsquellen.** Die Sch., die bedeutendste und wichtigste Form der wirtschaftlichen Verwertung

des Wassers als Naturkraft hat die Ausbildung des Grundsatzes von der Gemeingehörigkeit größerer Wassermengen notwendig zur Voraussetzung. Wie sich daher für alle Gewässer ein zutreffendes Teilungsprincip nur in dem Maße gewinnen läßt, je nachdem es sich seiner Natur nach zu umfassendster oder beschränkter Gemeinschaft eignet, so unterscheiden wir auch in Wirtschaft und Recht vier Hauptformen des Schiffahrtsbetriebes: a) die Seeschiffahrt, b) die Küstenschiffahrt, c) die Binnenschiffahrt und als eine qualifizierte Art derselben d) die Schiffahrt auf konventionellen Flüssen. Jede dieser vier Hauptformen hat ihr besonderes Verkehrsprincip mit eigentümlichem Verwaltungssystem, besonderen Rechtsquellen und Rechtseinrichtungen, welche den Abschluß und die Verbindung mit den anderen Verkehrsformen darbieten.

## A. Rechtsgrundlagen und Quellen der Seeschiffahrt.

Die Meeresfreiheit als Verkehrsprincip der Sch. auf hoher See umfaßt ihrem Begriffe nach die Eigentumsunfähigkeit des Meeres und das hieraus folgende Nichtunterworfensein desselben unter die ausschließliche Herrschaftsgewalteines Staates. — Danach bleibt das deutsche Schiff auch außerhalb des Staatsgebietes mit seiner Besatzung an den Willen des heimatlichen Staates gebunden; dieser begleitet es gebietend, verbietend und ordnend auf das endlose Wellengebiet (§ 10 Str.Pr.O.) in die unwirtlichen Striche des Polarmeeres (s. R.G. v. 4/12 1876, über das Verbot des Robbenfanges in den Nordpolargewässern vor dem 3/4 jedes Jahres), um es in Ermangelung eines anderen Rechtssystems an die Friedensordnung des heimischen Rechts zu binden. Jeder auf hoher See sich abspielende, rechtlich bedeutsame Verkehrsakt fällt unter die normensetzende Kraft des Reiches, welches in Gesetzgebung und Aufsicht die Seeschiffahrt in seine Kompetenz genommen hat, wie es auch diesem Verkehrszweige dem Auslande gegenüber rechtlichen Schutz zuzuwenden verfassungsrechtlich gehalten ist (R.V. Art. 4 Z. 7). Die Grundlagen für diese rechtliche Einwirkung des deutschen Staates auf die unter deutscher Flagge im Auslande fahrenden Schiffe sind gegeben im öffentlichen, vorwiegend auf gewohnheitsrechtlichen Sätzen beruhenden Seerecht, im speciellen Handels-, Freundschafts- und Schiffahrtsvertragsrecht des Deutschen Reiches und endlich, — abgesehen von dem den Seeverkehr und die damit in Verbindung stehenden Rechtsverhältnisse regelnden 5. Buch des Handelsgesetzbuchs — den von Reichs wegen zum Schutze des Schiffahrtsverkehrs besonders erlassenen Normen, welche bei Darstellung der einzelnen Hauptinstitute unten noch besonders zu erörtern sein werden. — Die Staatsgewalt gelangt auf hoher See zur Geltung durch die mit der Ausübung der Seepolizei beauftragten Organe der Reichsmarine, Kreuzer, Kriegsschiffe, Schaluppen x., deren Anordnungen zunächst nur die eigenen Unterthanen der Staaten gehorsamspflichtig sind. Die dichter gewordenen Verkehrsbeziehungen und die Gleichartigkeit der Interessen haben jedoch zu vertragsrechtlichen Abmachungen geführt, mit deren Hilfe die Kulturstaaten oder eine Mehrzahl von Staaten als Angehörige eines engeren Interessenkreises den Schutz eines gemeinschaftlich hochbewerteten Rechtsgutes wechselseitig den Organen der anderen Vertragsteile anvertraut haben, mit der Wirkung, daß die eigenen Unterthanen in den konventionell fixierten Angelegenheiten auch der Jurisdiktions- und Verwaltungskontrollbefugnis fremder Staatsfunktionäre unterstellt werden. Die solchergestalt zu rechtswirksamen behördlichen Anordnungen gegen Deutsche legitimierten fremdländischen Funktionäre stehen unter dem Schutz des deutschen Rechts; der gegen sie gerichtete Widerstand fällt als Widerstand gegen die Staatsgewalt unter die Strafsanktion der §§ 113, 114 R.Str.G.B. Derartige vertragsmäßige Durchbrechungen des Princips der Meeresfreiheit haben bisher in praktisch wichtigen vier Fällen stattgefunden, welche durch das nachfolgende Quellenmaterial umschrieben worden sind:

1. Londoner Vertrag v. 20/12 1841, zur Unterdrückung des Sklavenhandels zur See, abgeschlossen zwischen den meisten europäischen Seestaaten; dieser Vertrag basiert seinerseits wiederum auf der Deklaration der auf dem Wiener Kongreß vertretenen Staaten v. 8/2 1815 und den Beschlüssen des Kongresses zu Verona v. 28/11 1822.

Vgl. das Übereinkommen zwischen dem Deutschen Reich und Großbritannien, betreffend das Eintreten des Deutschen Reiches an Stelle Preußens in den Vertrag v. 20/12 1841, wegen Unterdrückung des Handels mit afrikanischen Negern v. 29/3 1879 (R.G.Bl. 1880 S. 100 ff.); s. ferner die Generalakte der Brüsseler Antisklaverei-Konferenz v. 2/7 1890 Art. 20—61 (R.G.Bl. 1892 S. 624 ff.).

2. Internationaler Vertrag, betr. die polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee, außerhalb der Küstengewässer, v. 6/5 1882 (R.G.Bl. 1884 S. 25), in Kraft getreten am 15/3 1884. Vgl. R.G.Bl. 1884 S. 48.

Vgl. das G. zur Ausführung der internationalen Konv. v. 6/5 1882, betr. die polizeiliche Regelung x. v. 30/4 1884 (R.G.Bl. 1884 S. 48); s. ferner die Erklärung v. 1/2 1889 zu Art. 8 Abs. V des internationalen Vertrages v. 6/5 1882 (R.G.Bl. 1890, S. 5).

3. Internationaler Vertrag zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern auf hoher See v. $\frac{16/11\ 1887}{14/2\ 1893}$. Vgl. das G. zur Ausführung dieses Vertrages v. 4/3 1894 im R.G.Bl. 1894 S. 151.

4. Internationale Pariser Konvention zum Schutz der submarinen Kabel v. 14/3 1884, ergänzt durch die Pariser Deklaration v. 1/12 1886; deutsches Ausf.G. v. 21/11 1887 (R.G.Bl. 1888 S. 169).

## B. Die Rechtsordnung der Küstenschiffahrt.

Während die Seeschiffahrt den Verkehr des eigenen Landes mit fremden Gebieten vermittelt, liegt der Küstenschiffahrt die wirtschaftliche Absicht zu Grunde, den Verkehr aus dem einen Hafen in einen anderen Hafen desselben Küstenstaates zu besorgen. Die wirtschaftliche Bedeutung dieses Schiffahrtsbetriebes fordert natürlich eine verschiedene rechtliche Beurteilung heraus, je nachdem sie auf nationalen oder fremdstaatlichen Fahrzeugen statt-

findet. Im ersten Falle bildet der Betrieb dieses Verkehrszweiges nur einen Teil des Binnenhandels, fällt demnach nicht unter den Gesichtspunkt des äußeren Wirtschaftsverkehrs, und diese Sch. selbst wird daher nur aus technischen Sicherheitsgründen unter besondere Rechtsnormen gestellt, welche von den Vorschriften der Binnenschiffahrt abweichen. Während hier lediglich Momente der zulänglichen maritimen Leistungsfähigkeit von Schiff und Schiffsleitung ausschlaggebend sind für die Zulässigkeit des Betriebes seitens nationaler Schiffe, werden die Vorschriften der rechtlichen Stellung Fremder im diesseitigen Staate wirksam, sobald die Küstenschiffahrt von einem unter fremder Flagge segelnden Schiffe besorgt werden soll. Hier kommen Grundfragen der rechtlich geordneten Staatenbeziehungen in Betracht, die Abstufungen der wechselseitigen Bewilligungen und der bedingten Zulassung, aufsteigend bis zum System der Meistbegünstigung oder Gleichstellung mit den eigenen Staatsangehörigen.

Für die Gestaltung dieser Küstenschiffahrt (Cabotage, Coasting trade) sind in den verschiedenen Staaten mannigfach abweichende Systeme in Kraft.

In Frankreich wird dabei zwischen kleiner (petit cabotage, zwischen Häfen desselben Meeres) und großer Küstenschiffahrt (grand cabotage, zwischen Häfen verschiedener Meere) unterschieden. Nach den Gesetzen mancher Staaten ist die Küstenschiffahrt den einheimischen Fahrzeugen grundsätzlich vorbehalten, so in Frankreich, Portugal, Rußland und den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Andere Staaten, wie Belgien, Großbritannien und die Niederlande, haben die Küstenschiffahrt freigegeben. Eine dritte Gruppe von Ländern endlich, wie Dänemark, Griechenland, Italien, Österreich, Schweden, Spanien und die Türkei, läßt fremde Schiffe zur Kabotage unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit oder auf Grund besonderer Staatsverträge zu. Dies System ist auch für das Deutsche Reich in dem R.G. v. 22/5 1881 adoptiert, wonach die Küstenschiffahrt zunächst nur deutschen Schiffen zusteht, indessen auch ausländischen Schiffen durch Staatsvertrag oder durch kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats eingeräumt werden kann. Letzteres ist durch V. v. 29/12 1881 gegenüber den Staaten: Belgien, Brasilien, Dänemark, Großbritannien, Italien, den Niederlanden und Schweden-Norwegen geschehen. Vertragsmäßig besteht die gleiche Befugnis für Mexiko, Österreich-Ungarn, Rumänien, Siam, Spanien, Dominicanische Republik, Kongostaat, Tonga, Guatemala und Honduras.

Bei der im internationalen Verkehr maßgebenden Reciprocität ist der Umstand für die Gestaltung des Küstenschiffahrtsrechts von entscheidender Bedeutung, daß nach Ausweis der amtlichen Schiffahrtsstatistik die Beteiligung fremder Flaggen an der deutschen Küstenschiffahrt verhältnismäßig geringfügig ist, während die deutsche Flagge selbst in sehr großem Umfange die Kabotage an fremden Küsten betreibt; daß also bei Aufstellung beschränkender Normen für das Ausland und dessen Befehdung auf diesem Gebiete die deutsche Reederei mehr zu verlieren als zu gewinnen hätte. (Siehe Denkschrift des Vereins Hamburger Reeder 1895.) Nach Grunzel, Der internationale Wirtschaftsverkehr und seine Bilanz (Leipzig 1895) verbleiben die Schiffe der deutschen Reederei oft mehrere Jahre im Auslande und dienen hier besonders dem Küstenhandel. So wird der Frachtenverkehr an der chinesischen Küste zu einem großen Teile von deutschen Seglern und Dampfern vermittelt, welche meist erst in 8—10 Jahren den heimatlichen Hafen berühren, um daselbst größere Reparaturen vorzunehmen.

Sorgfältig von den hier leitenden Grundsätzen völkerrechtlicher Natur zu unterscheiden sind die Anordnungen, welche der Staat im Anschluß an sein nationales Verwaltungsrecht für die Sch. in den Küstengewässern aufzustellen genötigt ist.

Für den Begriff und die räumliche Ausdehnung dieses Küstenstriches waren ebenso wie für die Herrschaft zur See diejenigen Anschauungen maßgebend, welche in älteren Zeiten konkurrierende handelspolitische Tendenzen mit dem Gewande eines dem Anscheine nach juristischen Principienstreites zu verdecken suchten. Die moderne Rechtsanschauung lehnt die Ansprüche auf eigentumsgleiche Innehabung möglichst weiter Flächen des Meeres als nutzlos ab und fordert nur aus der rechtlichen Einheit des maritimen Verkehrs und dessen Beziehung zum Rechtssystem des Küstenstaates diejenige juristische Konstruktion von Uferrechten, welche der staatlichen Verwaltungspflicht entsprechen.

Die Thatsache, daß ein großer Teil seiner Angehörigen im Güterverkehr zur See und in der Gewinnung der Naturschätze des Meeres den Lebensunterhalt, den wirtschaftlichen Beruf findet, macht dem Staate die rechtliche Ordnung der einschlägigen Lebensverhältnisse zur Pflicht. Sch. zur See, Fischerei, Küstenschutz &c. werden zu eben so vielen Zweigen der staatlichen Verwaltung und Aufsicht, wie Ackerbau, Bergwesen und Güterverkehr im Innern des Staates. Hierin ist die Basis für die positive Ausgestaltung und juristische Konstruktion der sogenannten „Uferrechte" gegeben, welche noch heutzutage von den meisten Autoren, vornehmlich von der negativen Seite des Schutzes gegen Überfälle, Betreten der Küste seitens Unbefugter &c. dem System eingefügt zu werden pflegen.

Dieser seiner Verwaltungspflicht kann aber der Staat mit voller Kraft nur in jenem Teile des Meeres entsprechen, welcher unmittelbar an sein Festlandgebiet grenzt; nicht das Wasser, wohl aber die auf und in demselben in seiner Küstennähe sich vollziehenden, rechtlich relevanten Akte und Thatsachen gewinnen, abgesehen von ihrem unmittelbaren Einfluß auf die staatliche Seeverwaltung, direkte Beziehung zu dem im Staate selbst zu Recht bestehenden Verkehrs- und Verwaltungs-, Gewerbe-, Zoll- und Steuersystem &c.

Es liegt in der Natur der Dinge, daß diese Akte und Thatsachen ihre größte Dichtigkeit in der Nähe des Festlandes erreichen, und daß daher die ordnende Kraft des Staates gerade hier ein weites Feld zu intensiver Bethätigung vorfindet. Jene Teile des Meeres daher, welche, unmittelbar an den Küsten des Staates gelegen, den Boden für die breite Entfaltung kontrollierender und verwaltender Thätigkeit des letzteren abgeben, demnach, ohne im Eigentum des Staates zu stehen, seiner Verwaltungsthätigkeit unterliegen, nennen wir die Küstengewässer, Territorialgewässer. Sie geben die

nächste räumlich bestimmte Basis ab für die staatliche Verwaltung zur See.

Bei so bewandten Verhältnissen wird es uns klar, warum kein moderner Staat ausdrücklich und nach allen Richtungen hin rechtswirksam die Küstengewässer einfach für Inland erklärt, warum er nur an gewissen Punkten der Gesetzgebung durch Kompetenzbestimmungen seinen Willen erkennen läßt, daß, nicht jene Meeresteile, wie Harburger (a. a. O. S. 21) meint, sondern nur gewisse auf und in denselben sich vollziehende Verkehrsakte, Lebensverhältnisse, Handlungen, Unterlassungen u. s. w. seiner Kognition unterworfen sein sollen.

Durch eine bedingungslose Übertragung des Inlandcharakters auf die Küstengewässer — abgesehen von dem fiktiven Gehalt einer solchen Gesetzesbestimmung — würden dem fremdländischen Verkehr in vielfacher Hinsicht nutzlose Lasten auferlegt werden, Lasten, welche der internationalen Sch. leicht zur Fessel werden könnten.

Die Staaten begnügen sich vielmehr — wie Deutschland in seinen Zollgesetzen, in seinen Gesetzen betreffend das Seestraßenrecht, die Untersuchung von Seeunfällen und Hilfeleistung u. s. w., Frankreich in seinen Zollgesetzen, Marineordonnanzen, Hafenordnungen, England in seinen Custom- und Hovering-, Merchant-, Shipping-, Foreign enlistment Acts und in anderen Gesetzen den Anwendungsbereich der staatlichen Normen im völkerrechtlichen Verkehr auf mehr oder minder bestimmt bezeichnete Kategorieen von Fällen zu beschränken, in diesen Fällen aber auch nach Bedürfnis das Recht ihrer Kompetenz mit vollem Nachdrucke zu wahren, ganz ohne Rücksicht darauf, ob sich das fremde Schiff längere oder kürzere Zeit innerhalb des Bereiches der Küstengewässer aufhält.

Gerade die Rücksichtnahme auf die gefahrlose Ausübung des allen Völkern freistehenden Seeverkehrs muß dem Staat auch passierenden Schiffen gegenüber — wir erinnern an Provenienzen aus den durch Cholera, Typhus ꝛc. verseuchten Gegenden, an Schiffen mit notorisch feuergefährlicher Ladung (Dynamit, Pulver, Petroleum ꝛc.) — ein Recht der polizeilichen Verwaltungskontrolle sichern.

Das so gewonnene Anschlußgebiet für die staatliche Verwaltung bedarf aber begrifflich und praktisch einer räumlichen Abgrenzung. Die Ermittelung dieser Linie als eines wichtigen Requisites für die rechtliche Ordnung des Seeverkehrs bildete von jeher ein an Schwierigkeiten reiches Problem für die an der Ausbildung und praktischen Befestigung des Seerechts beteiligten Faktoren. Während die ältere Zeit sich der nach Bynkershoek mit Erfolg aufgestellten Theorie — Terrae dominium finitur, ubi finitur armorum vis — anschloß, drängten mannigfache Rücksichten in neuerer Zeit dazu, ein präciseres und zugleich konsequenter festgehaltenes Distanzmaß für die Ordnung des Seeverkehrs ausfindig zu machen. Die völkerrechtliche Theorie beschäftigt sich mit Vorliebe mit der sog. Dreimeilengrenze. Unter Meilen sind hier Seemeilen zu verstehen, von denen 60 auf den Meridiangrad gehen, vier auf eine geographische Meile, drei auf eine Sea league. Diese Grenze findet sich auch in zahlreichen Staatsverträgen, namentlich in Fischereikonventionen, ferner in Gesetzen, Reglements, Neutralitätserklärungen, Kapereiverordnungen und anderweitigen Erlässen einzelner Regierungen. Ihr Ursprung ist darin zu finden, daß man seinerzeit drei Seemeilen als die Grenze der Tragweite von Geschützen ansah.

Seither hat die moderne Staatspraxis im Quellenmateriale die Grenzfixierung nach Maßgabe der Schußweite in den meisten Fällen verlassen, wohl auch schon um deswillen, weil der moderne Staat mit seinem reich entwickelten System submariner Verteidigungsmittel den Umfang des seiner Beherrschung durch Kriegsmittel unterwerfbaren Seestreifens weit über die Tragkraft der zur Zeit leistungsfähigsten Kanonen auszudehnen im stande ist.

Es hat sich daher namentlich seit der Mitte dieses Jahrhunderts die Fixierung der Seegrenze nach bestimmten festen Maßen immer mehr eingebürgert und zwar unter Annahme der Seemeile als Grundmaß. Je nach der Natur des zu regulierenden Verwaltungszweiges wird demnach mit Hilfe jenes Grundmaßes eine verschiedene Seegrenze normiert, d. h. es wird nach gegenwärtiger Staatenpraxis selbst innerhalb desselben Staatsseerechts ein räumlich verschiedener Anfangspunkt bestimmt, von welchem ab auch das fremde Schiff unter die Herrschaft bestimmter gesetzlicher oder polizeilicher Verwaltungsvorschriften des Uferstaates tritt, je nachdem es sich um Maßregeln der Zollkontrolle, der Quarantäne, der Fischerei, Küstenschiffahrt, Strafrechtspflege, Neutralitätszone in Kriegszeiten ꝛc. handelt.

Was die Jurisdiktionsbefugnisse des Deutschen Reiches in Ansehung der Küstengewässer betrifft, so ergiebt sich diese in Ansehung der deutschen Schiffe aus den allgemeinen prozessualen Grundsätzen. Schwieriger gestaltet sich das Problem in Bezug auf ein in die deutschen Küsten- oder Hafengewässer eintretendes fremdes Schiff, auf welchem ein Delikt aber in fremdem Hafen oder Küstengewässer stattgefunden hat.

Ist das Delikt in einem fremden Hafen begangen, so kommt es darauf an, ob der fremde Staat Jurisdiktion über die in seinem Hafen liegenden fremden Handelsschiffe für sich beansprucht. Ist dieses der Fall, so wird das Delikt als im Auslande begangen anzunehmen sein, und die Bestrafung im Inlande nach Maßgabe der §§ 4 ff. des Str.G.B. zu erfolgen haben. Wenn dagegen das Ausland auch für die in seinem Hafen befindlichen fremden Handelsschiffe die Jurisdiktion des Heimatlandes dieses Schiffes anerkennt, — nach einem Beschlusse des französischen Staatsrats von 1806 greift die französische Strafjustiz nur dann ein, wenn an Bord eines im französischen Hafen befindlichen fremden Schiffes Delikte gegen Personen begangen werden, welche nicht zur Schiffsmannschaft gehören, oder wenn bei Delikten unter der Schiffsmannschaft selbst die Hilfe der französischen Behörde in Anspruch genommen, oder wenn durch diese Delikte die Ruhe des Hafens gestört wird —, so wird das betreffende Delikt, soweit die fremde Jurisdiktion die Verfolgung desselben dem Heimatsstaate des betreffenden Schiffes überläßt, vom Standpunkte des Heimatsstaates als im Auslande begangen anzusehen sein. Dasselbe ist übrigens der Fall, wenn das Delikt an einer Küste begangen wurde, wo über-

haupt keine geordneten Jurisdiktionsverhältnisse vorhanden sind.

Bezüglich der auf fremden Handelsschiffen in deutschen Häfen begangenen strafbaren Handlungen hat das Reichsgericht unter Berufung auf Bluntschli, Das moderne Völkerrecht §§ 319, 321, Heffter, Das europäische Völkerrecht S. 162 (7. Ausg. S. 173), den Grundsatz anerkannt, daß fremde Handelsschiffe, welche in den Häfen eines Staates sich befinden, der Staatshoheit, sonach auch der Gerichtsbarkeit der letzteren unterworfen sind. Mit Bezug auf das gesamte staatliche Rechtssystem ist dies wohl in solcher Allgemeinheit bestreitbar, aber es mag für die Jurisdiktionsbefugnisse, welche das Deutsche Reich gegenüber fremden Handelsschiffen in Anspruch nimmt, nach Str.G.B. § 3 richtig sein (Entscheidungen Band II S. 17 I, Straff.-Urt. v. 22/4 1880).

Über die der Sch. dienenden Einrichtungen im Küstengebiet insbesondere die verwaltungsrechtlichen Grundlagen der Hafenpolizei, die Rechtsvorschriften über Einlaufen, Aufenthalt und Verkehr im Hafen s. den Art. Hafen, Hafenpolizei und Hafenabgaben von Lewis, Wörterbuch Bd. I S. 619.

## C. Die Binnenschiffahrt.

Reichsrechtliche Normen (s. Vorschriften über die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe v. 13/11 1873 und Bek., betr. den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Steuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen v. 6/8 1887) umschreiben durch genaue geographische Bezeichnung den örtlichen Umfang der Seefahrt (Kleine Fahrt und Große Fahrt), sowie der Küstenfahrt vom östlichsten bis zum westlichsten Punkte der deutschen Küstenentwickelung; danach ergiebt sich, daß die innerhalb jener räumlichen Grenzen stattfindende Sch. als Binnenschiffahrt im rechtlichen Sinne zu gelten hat. Dieselbe hatte bisher eine einheitliche Ordnung nicht gefunden. Erst durch die beiden R.G. v. 15/6 1895, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei haben die seit mehr als 30 Jahren fortgeführten Bestrebungen der beteiligten Kreise diesem wichtigen Zweige unseres Verkehrslebens die erforderliche gesetzliche Regelung gebracht. Die beiden Gesetze kennzeichnen sich vor allem durch ihr erfolgreiches Bestreben, die bewährten handelsrechtlichen Grundsätze für die Seeschiffahrt auch auf die Binnenschiffahrt zu übertragen, soweit deren Verhältnisse dies zuließen; außerdem haben die beiden Gesetze auch dem öffentlichrechtlichen System der Binnenschiffahrt eine Reihe wichtiger Institute eingefügt, welche einen innern Anschluß dieser Materie an die reicher ausgestaltete des Seeschiffahrtsrechts ermöglichen. Insbesondere gilt dies von der Stellung des Schiffers, vom Dienstverhältnis der Schiffsmannschaft und der Einrichtung des Schiffsregisters, auf welche Specialpunkte noch weiter einzugehen sein wird.

Soweit für die Binnenschiffahrt sich die Notwendigkeit einer principiellen Kompetenzabgrenzung zwischen Reich und Einzelstaat einstellt, ergiebt sie sich aus nachstehenden Erwägungen. Nach Art. 4 Zeile 9 der R.V. ergreift das Reich in Gesetzgebung und Verwaltungsaufsicht die Wasserstraßen: Flußläufe, Kanäle, Seeen, soweit dieselben mehreren Staaten gemeinsam sind; die Zuständigkeit des Reiches ist also nur gegeben in Bezug auf die Eigenschaft und Bestimmung der Gewässer als Verkehrsstraße für die auf denselben sich bewegende Binnenschiffahrt. Den natürlichen Flußläufen völlig gleichgestellt sind die künstlichen Wasserstraßen, und es macht hierbei auch keinen Unterschied aus, ob die zu ihrer Herstellung erforderlichen Mittel aus Reichsfinanz- oder Staatsmitteln oder aus privaten Quellen geschöpft worden sind (vgl. R.G. v. 16/5 1886 über den Nord-Ostseekanal).

Grundsätzlich steht die Binnenschiffahrt in verwaltungsrechtlicher Ordnung, flußpolizeilicher Aufsicht, Betriebskontrolle, soweit nicht die reichsrechtlichen Normen der Gewerbeordnung die Geltung gemeinen Rechts fordern, unter der Partikularrechtsquelle. Führt die Binnenschiffahrt einen Wasserlauf dem öffentlichen Verkehre zu, so gelangt dieser damit in den Bereich der öffentlichen Gewässer, die dem Gemeingebrauch zustehen. Das Gleiche muß auch von Landseeen, Seeengen 2c. gelten, soweit sich auf solchen ein Schiffsverkehr unter der Obhut der zur Schiffahrtspolizei berufenen staatlichen Organe ausgestaltet hat (E. d. O.V.G. v. 2/11 1885 Bd. XII S. 244 ff.).

Die vorwiegende staatliche Wertschätzung der Tragkraft einer Wasserstrecke und deren Leistungsfähigkeit für die Ortsveränderung von Personen und Gütern — ein charakteristisches Merkmal der modernen Entwickelung, des Wasserrechts in Deutschland — sichert den Beförderungsanstalten der Binnenschiffahrt einen umfassenden Betriebsschutz.

Daß die Flußschiffahrt im modernen Verwaltungssystem allen anderen Formen des Gemeingebrauches öffentlicher Gewässer vorangeht, ergiebt sich daraus, daß im Partikularrecht die gemeine Nutzung der Wasserläufe für alle anderen Wirtschaftszwecke nur insoweit gestattet ist, als er die eigentliche Bestimmung dieser Gewässer für Schiffahrt und Flößerei nicht beeinträchtigt (vgl. A.L.R. II 15, §§ 47, 79). Werden im Interesse der Sch. und Flößerei Einrichtungen erforderlich, welche die Befugnisse des einzelnen Nutzungsberechtigten beschränken oder gar aufheben würden, so kann ein Widerspruch dagegen nach preußischem Recht niemals, eine Entschädigungsforderung aber nur in dem Falle geltend gemacht werden, daß dem einzelnen Besitzer Art und Inhalt seines Rechtstitels ein unbedingtes Recht verleihen und dessen Unverletzlichkeit gewährleisten sollte. Werden auf einem Strom neue Schiffahrtseinrichtungen getroffen, die privaten Nutzungsanlagen sich als schädlich erweisen, so gebührt deshalb den Berechtigten regelmäßig keine Entschädigung; in den anderen Fällen der Konflikte zwischen den Interessen der Sch. und sonstigen privaten Nutzungsrechten gelangen die in den einzelnen Bundesstaaten feststehenden Grundsätze über Enteignung, eventuell Haftung des Fiskus im Wege Rechtens zur Geltung.

## D. Die Schiffahrt auf konventionellen Flüssen.

Eine in den rechtlichen Grundlagen und im System selbständige Entwickelung hat die Binnen-

schiffahrt auf den sog. Konventionsströmen genommen. Sie bildet die zur freieren internationalen Seeschiffahrt hinüberleitende Form des Schiffahrtsbetriebes.

Vermöge seiner centralen Lage hatte Deutschland von altersher die Notwendigkeit empfunden, den Gemeingebrauch der großen Wasserstraßen unabhängiger zu gestalten von den, fiskalischen Tendenzen entsprungenen Verkehrsbeschränkungen der Uferstaaten. Die Überwindung des Wasserregals durch die Forderungen des ungehinderten Schiffahrtsverkehrs bildet das wechselvolle Thema eines großen Teils der Entwickelungsgeschichte des deutschen Verfassungs- und Verwaltungsrechts. Das völkerrechtliche Quellenmaterial zeigt, daß bei allen Anlässen eines korporativen Zusammenschlusses der europäischen Staatengesellschaft vom Westfälischen Friedenskongreß angefangen bis zum Wiener Kongreß von deutscher Seite die Überwindung der verkehrshindernden Territorialgewalt zu Gunsten der Forderungen des freien Gemeingebrauches der großen Verkehrsströme mit zunehmender Einsicht in die wirtschaftlichen Bedürfnisse des internationalen Güterlebens reklamiert worden ist.

Es dauerte jahrhundertelang, ehe sich in den herrschenden Kreisen eine bessere volkswirtschaftliche Einsicht Bahn brach, welche auf den meisten europäischen Strömen, wenigstens insoweit sie ein Land durchfließen, die Abschaffung der Flußzölle herbeiführte. Schon der Westfälische Friede (Art. 9 §§ 1 u. 2) hatte für das Deutsche Reich den Grundsatz der freien und ungehinderten Sch. ausgesprochen. Die Verpflichtungen des Reichsoberhauptes in dieser Hinsicht bestimmte die Wahlkapitulation, Art. 18 §§ 6—8, 17. Die praktische Durchführung dieser Grundsätze blieb jedoch lange Zeit infolge der Zölle, Stapelrechte und sonstigen Gerechtsame seitens der zahlreichen Territorialherren aus. Nach der Abtretung des linken Rheinufers an Frankreich wurden die sämtlichen bisherigen Rheinzölle des rechten und des linken Ufers aufgehoben und dafür unter Vorbehalt der Eingangszölle (Douane) ein einheitliches, zwischen Deutschland und Frankreich gemeinschaftliches Rheinschiffahrtsoktroi eingerichtet und durch eine Konv. v. 15/8 und 1/10 1804 geregelt. Weiter bestimmte Art. 5 des Ersten Pariser Friedens v. 30/3 1814 die Freiheit der Rheinschiffahrt für jedermann von dem Punkt an, wo der Rhein schiffbar werde bis zu seinem Ausfluß (jusqu'à la mer), worauf die Wiener Kongreßakte v. 9/6 1815, Art. 109, den Grundsatz der freien Sch. in der feierlichen Form einer völkervertragsmäßigen Erklärung für alle schiffbaren Flüsse aussprach, welche die Gebiete mehrerer Staaten trennen oder durchlaufen, und in Art. 108 übernahmen die Staaten eines so gemeinsamen Flußgebiets die Verpflichtung, durch gemeinsame Übereinkunft die Sch. auf solchen Flüssen in diesem Geist zu ordnen. In der 16. Beilage zur Wiener Kongreßakte wurde sodann ein Reglement für die Rheinschiffahrt (in 32 Artikeln) und für die Sch. auf dem Neckar, Main, der Mosel, Maas und Schelde aufgestellt und als maßgebende Rechtsordnung von den Kongreßmächten anerkannt. Auf diesen Grundlagen wurden später völkerrechtliche Übereinkünfte der Uferstaaten errichtet. Freilich trat mit dieser Zulassung aller Flaggen zur Sch. auf den genannten Flüssen noch nicht für die Sch. die Abgabenfreiheit ein; erst das Jahr 1866 führte in seinen Folgen einen völligen Umschwung in dieser Beziehung herbei, und zwar wurde die Rheinschiffahrt durch die revidierte Rheinschiffahrtsakte v. 17/10 1868 von allen sie drückenden Belästigungen und Abgaben befreit, während die Elbzölle durch das norddeutsche Bundesgesetz v. 11/6 1870 und durch den Vertrag zwischen dem Norddeutschen Bund und Österreich v. 22/6 1870 beseitigt wurden. Die Donauschiffahrt war schon früher durch die Akte v. 6/11 1857 frei geworden; die vertragsmäßige Ablösung des Scheldezolles erfolgte 1863.

Der Grundsatz der Freiheit der internationalen Sch. betrifft die international schiffbaren Flüsse und deren Nebenflüsse, und zwar allein deren international schiffbare Strecken. Internationale Schiffbarkeit ist vorhanden, wo die Sch. vom Meere aus in regelmäßiger Weise betrieben wird. Die Flußschiffahrt beginnt, seewärts, an der Ausmündung in die See, d. h. an der Stelle, wo das Wasser das Küstengebiet verläßt und in die offene See gelangt. Das Ende der internationalen Flußschiffahrt, landeinwärts, ist die Stelle, wo die Sch. aufhört, vom Meere aus regelmäßig betrieben zu werden; der Punkt wird in der Regel vertragsmäßig bestimmt. Zwischen beiden Punkten ist der Wasserlauf zu Zwecken der Sch. international; er steht allen Handelsflaggen offen, gleichviel, ob sie Flaggen von Uferstaaten sind oder nicht, — ob sie vom Meere oder zum Meere fahren, ob direkt oder mittelst kleiner oder großer Kabotage, und ob mit Flößen oder mit Schiffen. In das Recht der freien Sch. ist auch das Recht inbegriffen, das Ufer für die Bedürfnisse derselben frei zu benutzen, die Schiffe zu landen, den Leinpfad zu betreten; zu schöpfen, zu baden, Steine, Schlamm aus dem Flußbette zu entfernen u. dgl.

Solche den Verkehr einheitlich regelnde Schiffahrtskonventionen der Uferstaaten bestehen in Ansehung des Rheins. — Anlage XVI der Wiener Kongreßakte v. 9/6 1815, Rheinschiffahrtsakte v. 31/3 1831, Revidierte Schiffahrtsakte v. 17/10 1868. — Die Konvention trat am 1/7 1869 in Wirksamkeit. Im Zusammenhange damit stehen die preußischen Gesetze, betr. die Rheinschiffahrtsgerichte v. 9/3 1870 und betr. die Ausführung der revidierten Rheinschiffahrtsakte v. 17/3 1870 (G.S. S. 177). Zur Untersuchung und Bestrafung von Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften, wie die Entscheidung einer Reihe von Civilstreitigkeiten sind Rheinschiffahrtsgerichte eingesetzt worden, die als besondere Gerichte durch das R.G. über die G.V. v. 27/1 1877 aufrecht erhalten wurden (Preußen: G. v. 8/5 1879; Bayern: Ausf.G. v. 23/2 1879; Baden: V. v. 24/6 1879). Zum Zwecke gemeinsamer Beratung über Angelegenheiten der Rheinschiffahrt besteht eine Centralkommission, zu welcher ein jeder Uferstaat ein Mitglied ernennt. Dieselbe hat regelmäßig einmal im Jahre zusammenzutreten; ihre Beschlüsse erhalten jedoch erst durch die Genehmigung der Regierungen rechtliche Giltigkeit. Auf Grund der Beschlüsse der Centralkommission haben die Uferstaaten inhaltlich gleiche Schiffahrtspolizei- und Floßordnungen erlassen, deren Übertretung mit Strafe bedroht ist.

Außerdem sind noch die nachstehenden deutschen

Wasserläufe durch Schiffahrtskonventionen dem internationalen Verkehre geöffnet:

Die Elbe; Schiffahrtsakte v. 23/6 1821, durch die Additionalakte v. 13/4 1844 und 4/4 1863 fortgebildet.

Die Weser; Schiffahrtsakte v. 10/9 1823 in Verbindung mit dem zu Bremen am 26/1 1856 zwischen Preußen, Hannover, Kurhessen und Bremen abgeschlossenen Vertrage, betr. die Aufhebung der Schiffahrtsabgaben.

Die Weichsel, die Oder, der Niemen; die am 3. und 4/5 1815 zwischen Preußen, Österreich und Rußland geschlossenen Verträge, welche die Sch. auf diesen drei Wasserstraßen regeln, wurden durch spätere Konventionen vom Jahre 1817, 1818 und 1825 ergänzt.

Die Ems, Lahn, Mosel, Trave, Saale, der Main (20/5 1846), Neckar, Inn.

In den Schiffahrtsakten wird durchweg das Princip der vollsten Verkehrsfreiheit auf den betreffenden Strömen statuiert, entsprechend den Wiener Beschlüssen und ohne jegliche Einschränkung, wenn man nicht gewisse unentbehrliche, ordnungspolizeiliche Vorschriften dahin rechnen will, die für die Angehörigen aller Staaten in gleicher Weise verbindlich sind. Ausschließlich zur Deckung des Aufwandes, den die Verbesserungen des Schiffsverkehrs erfordern, werden niedrig bemessene Abgaben erhoben.

§ 3. **Behördensystem.** Die im vorstehenden bereits erörterte Aufteilung der gesamten staatlichen Wirksamkeit zwischen Reich und Einzelstaat in Bezug auf die Verkehrseinrichtungen der Wasserstraße hat naturgemäß auch einen Dualismus im System der zuständigen Verwaltungsbehörden zur Folge, je nach der Begrenzung der wechselseitigen Kompetenzsphären auf Gesetzgebung, Kontrolle oder direkte Verwaltungsthätigkeit im Schiffahrtswesen.

I. Die Überwachung der Ausführung der Reichsgesetze und die oberste Aufsicht über das Schiffahrtswesen wird von dem Reichskanzler, als dem unmittelbar dem Kaiser unterstellten verantwortlichen Organ der höchsten vollziehenden Gewalt des Reiches, ausgeübt.

Auch soweit durch Gesetz oder in Gemäßheit der bestehenden Organisationen Funktionen der Central-Instanz anderen obersten Reichsbehörden zugewiesen sind, ist der Reichskanzler doch befugt, jederzeit selbstthätig einzugreifen.

Als Reichs-Centralbehörden für das Seeschiffahrtswesen fungieren unter dem Kanzler:

1. Das Reichsamt des Innern.
2. Das Auswärtige Amt, als Aufsichtsinstanz über die Konsuln, insofern den letzteren eine wesentliche Mitwirkung in Seeschiffahrtsangelegenheiten zugewiesen ist.
3. Der Chef der Admiralität, von welchem, außer den Angelegenheiten, welche lediglich die Kaiserliche Marine betreffen, die Seewarte, das Hydrographische Amt und das Lotsenkommando an der Jade ressortieren.

Für einzelne Zweige des Seeschiffahrtswesens fungieren als Kommissarien des Reiches nach den Anweisungen des Reichskanzlers bzw. des Reichsamtes des Innern: der Kommissarius für das Auswanderungswesen, dessen Thätigkeit sich gerade auf die Wahrnehmung der Interessen der Auswanderung zur See erstreckt, die Inspektoren für die Beaufsichtigung des Seeschiffer- und Seesteuermann-Prüfungswesens, die Inspektoren zur Beaufsichtigung des Maschinisten-Prüfungswesens, die Inspektoren zur Beaufsichtigung des Schiffsvermessungswesens, die Reichskommissarien bei den Seeämtern.

II. In den einzelnen Bundesstaaten fungieren als Centralbehörden die Ministerien des Innern und des Handels, speciell in den Küstenstaaten Mecklenburg-Schwerin und in Oldenburg das Staatsministerium, in Hamburg die Deputation für Handel und Schiffahrt, in Lübeck und Bremen der Senat.

Die Befugnis zum Erlaß der auf die Stromschiffahrts- und Hafenpolizei bezüglichen Verordnungen steht in Preußen dem Ministerium zu, wenn sie sich über das Gebiet einer Provinz, dem Oberpräsidenten, wenn sie sich auf mehr als einen Regierungsbezirk erstrecken; zu allen anderen ist der Regierungspräsident kompetent (L.V.G. v. 30/7 1883 §§ 136 ff.). Den örtlichen Polizeiverwaltungen steht auf diesem Gebiete ein selbständiges Bestimmungsrecht nicht zu, sondern nur der Landespolizei, welche die Strompolizei jedoch sowohl auf die Landräte als auf die Wasserbauinspektoren übertragen kann (R. d. M. des Innern, der öffentl. Arbeiten und für Handel und Gewerbe v. 12/3 1884 [M.Bl. S. 208]).

Die öffentlichen Ströme sind in allen ihren drei integrierenden Bestandteilen — dem Wasser, dem Bette und dem Ufer — an sich der Fürsorge der Landespolizeibehörde und nicht der Ortspolizeibehörde unterstellt, und zwar besteht die Unzuständigkeit der letzteren und die Zuständigkeit der ersteren, sofern nicht besondere Gesetze eine abweichende Organisation vorsehen, überall da, wo es sich überhaupt darum handelt, den Strom in einer polizeilich zu überwachenden, durch das öffentliche Interesse erforderten Verfassung zu erhalten.

Nicht nur die Sicherheit und die Bequemlichkeit der Sch., für deren Betrieb übrigens gerade die Gestaltung des Bettes sehr wesentlich ins Gewicht fallen kann, gehört hiernach dem Gebiete der Landespolizei an (§ 79 Tit. 15 Teil II A.L.R. spricht von den Pflichten des Staates als Fiskus, nicht von Aufgaben der Landespolizei), sondern neben der Schiffahrtspolizei ist gleichermaßen die Strompolizei von der Zuständigkeit der Ortspolizeibehörde ausgeschlossen, und gerade auch die Überwachung der öffentlichen Ströme in sanitärer Beziehung, die Fernhaltung jeder dem Publikum nachteiligen Verunreinigung (A. Kab.O. v. 24/2 1816 [G.S. S. 108]) und anderseits die Bestimmung über die Benutzung öffentlicher Ströme zur Aufnahme unreiner Abflüsse fallen in den Kreis der Rechte und Pflichten der Landespolizeibehörde (vgl. G., betr. die Befugnisse der Strombauverwaltung gegenüber den Uferbesitzern, v. 20/8 1883 [G.S. S. 333]).

S. hierzu Endurteil des II. Senats des Königl. preuß. O.V.G. v. 15/4 1884 (Entsch. Bd. XI S. 234).

§ 4. **Systematische Gliederung der verwaltungsrechtlichen Einrichtungen der Schiffahrt.** Die allseitige Steigerung des Wirtschaftslebens hat in unseren Tagen eine so starke Vermehrung des Personen- und Güterumlaufs zur Folge gehabt, daß der Schiffahrtsbetrieb seit einem Men-

schenalter das Vielfache seiner früheren Leistungsfähigkeit aufweist, — während sich der Tonnengehalt der französischen Handelsflotte in den letzteren vier Jahrzehnten knapp verdreifacht hat, ist die Leistungsfähigkeit der deutschen Flotte in der gleichen Zeit fast um das Sechsfache größer geworden. — Aber die Schiffsbewegung hat nicht nur quantitativ eine beträchtliche Vermehrung erfahren; weitaus bedeutungsvoller ist der Umstand, daß bei aller Wahrung rechtsgeschichtlicher Kontinuität der Entwickelung und völkerrechtlich gebotener Anlehnung an erprobte fremdländische Rechtsgebilde die Rechtsgrundlagen fast durchwegs neu gelegt, die alten gründlich revidiert wurden, auf welchen sich das Schiffahrtsrecht unserer Zeit erhebt. Die verwaltungsrechtlichen Einrichtungen zur Kontrolle und zum Schutze des Schiffahrtsverkehrs mußten sich nicht nur den Wandlungen der Handelspolitik in ihren verschiedenen Phasen anschließen, sondern zugleich auch der unabweislichen Thatsache Rechnung tragen, daß sich der Betrieb des Schiffsverkehrs seit der vorwiegenden Verwertung der Dampfkraft nicht nur weit lebhafter auf demselben räumlichen Verkehrsgebiete, sondern auch beträchtlich gefahrvoller gestaltet hat und daher in allen seinen Zweigen eine gesteigerte Verwaltungsthätigkeit des Staates in Anspruch nimmt. Eine Übersicht über die nach deutschem öffentlichen Recht geltenden Institute — die rein vermögens- und privatrechtlichen Rechtseinrichtungen bleiben hier naturgemäß unberücksichtigt — läßt sich nur gewinnen, wenn wir die typischen Grundformen ausfindig machen, um welche sich das Detail der positiven rechtlichen Anordnungen gruppieren läßt.

Zu diesem Zwecke läßt sich der in den meisten Lehrbüchern bei allem Reichtum in den Einzelheiten doch nur in geringem systematischen Zusammenhange gebotene Gesamtstoff nach folgenden Gesichtspunkten gruppieren. Die rechtliche Einwirkung der Kontrolle in Gesetzgebung und Verwaltung betrifft, entweder

a) die Rechtslage und Rechtsverhältnisse des Schiffes oder,
b) die Rechtsverhältnisse der Schiffsbemannung, oder endlich
c) die rechtliche Kontrolle betrifft den ordnungsmäßigen Verlauf der Fahrt, bzw. das Verhältnis zu den Einrichtungen staatlicher oder mehrstaatlicher Natur, welche den Verlauf der Fahrt zu sichern und die derselben entgegenstehenden Gefahren und Schäden möglichst zu mindern bestimmt sind.

Rings um jeden dieser drei Begriffe: Schiff, Schiffer und Fahrt hat sich nun im Rahmen des modernen Rechts eine reiche Zahl von selbständigen Rechtsgedanken und Rechtsinstituten ausgebildet, deren ausgeprägteste Erscheinungen die folgende Darstellung in eine systematische Übersicht und innern Zusammenhang bringen soll.

§ 5. **Die Rechtsverhältnisse des Schiffes.** Die Grundlage für die staatlichen Maßnahmen zur verwaltungsrechtlichen Beaufsichtigung der Sch. in allen ihren Teilen ist gegeben in der Ermittelung und Feststellung der das Schiff selbst sachlich und rechtlich betreffenden Verhältnisse. Die Wasserstraße ist Verkehrsstraße, deren befriedete Benutzung einer sichern Ordnung bedarf, und zwar gilt dies sowohl von den Eigengewässern, als vom freien Meer. Das Schiff als Transportmittel bildet das primäre Objekt verwaltungsrechtlicher Anordnungen, es wird von der normensetzenden Kraft des Staates erfaßt und so zum befriedeten staatlichen Boden für alle rechtlich relevanten Akte, welche sich auf ihm abspielen; es vermittelt deren Zusammenhang mit einer objektiven staatlichen Rechtsordnung und bringt diese dadurch in den räumlichen Geltungsbereich des Territorialitätsprincips. Nur mit dieser Beschränkung ist die fiktive Formel, welche das Schiff als territoire flottant bezeichnet, positivrechtlich ergiebig; es ist aber staatsrechtlich, wie völkerrechtlich unzutreffend, wenn diesem Hilfsmittel juristischen Konnexes so weit gehende Wirkung beigelegt wird, das Schiff überall als Staatsgebiet schlechthin anzusehen. Es ist daher unrichtig, wenn Lewis in dieser Auffassung die auf einem Seeschiffe während der Reise geborenen oder gestorbenen Personen — wegen der im Reichsgesetz über die Beurkundung des Personenstandes angeordneten Beurkundung des Falles (§§ 61—64 G. v. 6/2 1875) — als im Heimatsstaate geboren oder gestorben ansieht (Art. Schiff im Wörterbuch Bd. II).

Die Herstellung dieses rechtlichen Bandes zwischen Schiff und Staat ist die erste und wichtigste Anforderung der einzielenden Verwaltungsordnung. Da sich die Bedingungen für diese staatliche Anerkennung verschieden gestalten, je nach der Verschiedenheit des Schiffahrtsbetriebes, stellt das nationale Recht eine Klassifizierung der Transportmittel ein, die die Zugehörigkeit des Schiffes zu einer bestimmten Gruppe von der Erfüllung genau umschriebener rechtlicher Forderungen und von der sachlichen Beschaffenheit des Verkehrsmittels abhängig macht.

## A. Kriegsschiffe und Handelsschiffe.

Das wichtigste Teilungsprincip für die Gesamtheit der zu einem Staate gehörigen Schiffe ist gegeben in der das gesamte staatliche Verwaltungssystem beherrschenden Unterscheidung der Civil- von der Militärverwaltung. Die Gesamtheit aller Einrichtungen, welche die bewaffnete Macht des Deutschen Reiches auf der Wasserstraße, insbesondere in Häfen, Küstengewässern und der hohen See zur Erscheinung bringen, bildet des Deutschen Reiches Seewehr im weitesten Sinne des Wortes (nicht zu verwechseln mit der durch das R.G. v. 11/2 1888 geregelten positivrechtlichen Institution). Heben wir aus diesen die vom Staate zum Kriegsdienste bestimmten, aber auch in Friedenszeiten mit zahlreichen Staatsfunktionen beauftragten Schiffe zu einer Einheit zusammen, so ergiebt sich der Gegensatz zwischen der Kriegsmarine und der Handelsmarine des Deutschen Reiches. Die erstere scheidet aus dem Rahmen unserer verwaltungsrechtlichen Untersuchung aus. Über die Organisation und Zusammensetzung der Kriegsmarine fehlen gesetzliche Vorschriften; sie untersteht nach Art. 53 R.V. ausschließlich dem Oberbefehl des Kaisers und der von ihm eingesetzten Kommando- und Verwaltungsbehörden. Die rechtliche Ausnahmestellung der Kriegsschiffe auf hoher See und in den fremden

Eigengewässern beruht auf ihrer völkerrechtlichen Repräsentativstellung im internationalen Verkehr. (Im einzelnen s. über die Rechtsstellung der Kriegs- und Staatsschiffe in fremden Eigengewässern meine Darstellung im II. Bd. des v. Holtzendorffschen Handbuchs, Abschnitt: Das Seegebiet und die rechtlichen Grundlagen für den internationalen Verkehr zur See, S. 409—550.) Der Kriegsmarine steht gegenüber unter der Kollektivbezeichnung Handelsmarine die Gesamtheit der zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe.

### Einteilung der Handelsschiffe.

In Deutschland konnte in der früheren Zeit nur von der Marine der einzelnen deutschen Staaten die Rede sein; die Verfassung des Norddeutschen Bundes schuf eine, aus den Kauffahrteischiffen aller Bundesstaaten bestehende einheitliche Handelsmarine, welcher Ausdruck auch nach der Errichtung des Deutschen Reiches der gesetzliche geblieben ist (R.V. Art. 54 Abs. 1).

Die Schiffe der Handelsmarine müssen 1) für die Seefahrt bestimmt und geeignet sein; daher gehören nicht zur Handelsmarine alle Schiffe, welche nicht zur Seefahrt, sondern zur Fahrt auf Flüssen und Binnengewässern bestimmt sind. Dagegen kommt es nicht in Betracht, ob die Schiffe nach ihrer Beschaffenheit zu transatlantischen Reisen oder nur zur Küstenschiffahrt geeignet sind, vorausgesetzt, daß sie zu Fahrten in solchen Gewässern bestimmt sind, die bereits als Seefahrt gelten. 2) Die Schiffe müssen zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt sein. Zum Erwerb durch die Seefahrt dienen aber nicht nur die zum Transport von Personen oder Waren bestimmten Schiffe, sondern auch die zur Seefischerei, zum Bugsieren von Schiffen, zur Bergung und Hilfsleistung bestimmten Schiffe (vgl. Vorschriften des B.R. über die Registrierung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe v. 13/11 1873 § 2). Demgemäß scheiden von der Handelsmarine aus die zu anderem Zwecke, als zum Erwerb bestimmten Schiffe, also die Kriegsschiffe, Lotsenfahrzeuge, Schiffe, welche wissenschaftlichen Zwecken (Entdeckungsreisen) oder Vergnügungszwecken ihrer Eigentümer dienen.

Eine eigenartige Zwischenstellung ist jedoch seit kurzem den Jachten von Mitgliedern des Kaiserl. Jachtklubs in Kiel eingeräumt auf Grund der A.O. v. 27/1 1893 (Marineverordnungsbl. S. 25) und V. des Staatssekretärs des Reichs-Marineamts v. 23/4 1893 über die Erteilung eines Flaggenscheins für die dem Kaiserl. Jachtklub in Kiel verliehene Klubflagge.

Teilweise abgeschwächt hat sich durch die neueste Reichsgesetzgebung über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt v. 15/6 1895 der früher tiefgreifende Unterschied zwischen Seeschiffen (Kauffahrteischiff im engeren Sinne nach internationalem Sprachgebrauch), d. h. Schiffen, die zur Seeschiffahrt verwendet werden (H.G.B. Art. 450), und Schiffen, die auf Flüssen und Binnengewässern fahren. Diese Einteilung ist aber gleichwohl noch insofern von juristischer Bedeutung, als die ersteren ausschließlich den Vorschriften des reichsrechtlichen Seerechts unterworfen sind, während die letzteren, soweit sie dem Verkehr auf Flüssen und Binnengewässern dienen, zwar hinsichtlich der privatrechtlichen Verhältnisse unter den reichsrechtlichen Vorschriften des R.G. v. 15/6 1895 stehen, im übrigen aber in weit höherem Maße der Einwirkung des einzelstaatlichen Verwaltungsrechts unterworfen sind, als dies bei den Kauffahrteischiffen der deutschen Handelsmarine der Fall ist.

Ob ein Schiff zur Binnen-, Hafen- oder Küstenschiffahrt bestimmt ist und verwendet wird, ist quaestio facti; namentlich wird, wenn die regelmäßigen Fahrten teils auf der See, teils auf Binnengewässern stattfinden, zu prüfen sein, welches die maßgebende Verwendung ist.

Welche zur Sch. dienenden Fahrzeuge als Schiffe im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes anzusehen sind, ergiebt der Sprachgebrauch. Gewöhnliche Boote, Nachen, Gondeln und ähnliche kleine Fahrzeuge, welche zu Lustfahrten oder zum Übersetzen von Personen benutzt zu werden pflegen, fallen nicht unter das Binnenschiffahrtsgesetz. Die Tragfähigkeit ist nur für die Eintragung in das Schiffsregister entscheidend.

Eine technische Einteilung der Schiffe endlich ist hergenommen von der Bewegungskraft (Dampfschiffe und Segelschiffe) oder (bei Seeschiffen) von der Bauart, der Betakelung (Voll- oder Fregattschiffe, Barkschiffe, Schoner, Briggs u. s. w.), oder von dem zum Bau des Schiffes verwendeten Hauptmaterial (Eisen, Holz). Von juristischem Interesse sind diese technischen Verschiedenheiten nicht. Schreibt das Gesetz dennoch deren Eintragung in das Schiffsregister vor (R.G., betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe, v. 27/10 1867 § 6), so geschieht dies lediglich zum Zwecke der besseren Konstatierung der Identität des Schiffes. Zu demselben Zwecke ist auch Eintragung der Größe und der Tragfähigkeit des Schiffes vorgeschrieben (cit. R.G. § 6 Ziff. 2).

Sämtliche Schiffe der deutschen Handelsmarine sind verzeichnet in dem Handbuch für die deutsche Handelsmarine, welches im Reichsamt des Innern herausgegeben wird, und von welchem in jedem Jahr ein neuer Jahrgang erscheint, der stets die sämtlichen zur Führung der deutschen Flagge berechtigten Kauffahrteischiffe, die am 1/1 des Jahres des Erscheinens vorhanden und in ein Schiffsregister eingetragen waren (alphabetisch nach dem Namen geordnet), aufführt. Außer dem Namen und dem Unterscheidungssignal ist bei jedem Schiff angegeben der Heimatshafen, die Gattung, Bauart, Takelage, der Raumgehalt (und zwar Brutto-Kubikmeter, Netto-Kubikmeter, Netto-britische Register-Tons), die indizierten Pferdekräfte (bei Dampfschiffen), Erbauungsjahr, Hauptmaterial, Art der Verbolzung, etwaiger Beschlag, Zahl der Chronometer, Name und Wohnort des Reeders und des Schiffers, Stärke der Besatzung.

## B. Schiffsregister.

Die Schiffsregister bilden die Grundlage für die verwaltungsrechtlichen Einrichtungen zur Nationalisierung und rechtlichen Individualisierung der Schiffe.

Um die rechtliche Ordnung auf der Wasserverkehrsstraße aufrecht zu erhalten, müssen die Transportmittel nicht nur in bestimmter Form einer

staatlichen Rechtsordnung angegliedert sein; die Staatsgewalt und die örtliche Behörde muß auch in der Lage sein, eine individuelle Kontrolle auszuüben. Die Unterscheidung der Schiffe zu diesem Zweck durch bestimmte, schon äußerlich erkennbare Abzeichen ist, wenn auch in ihrem allgemeinen einheitlichen Gebrauche erst durch die neuere vorwiegend an englische und französische Vorbilder sich anlehnende Parallelgesetzgebung geregelt, doch geschichtlich unzweifelhaft auf althergebrachte Regeln und Gewohnheiten des mittelalterlichen Schiffahrtsverkehrs zurückzuführen.

Zunächst befriedigt der Staat das rein statistische Bedürfnis nach Übersicht und amtlicher Verzeichnung der im nationalen Wirtschaftsverkehr und Schiffahrtsbetrieb stehenden Transportmittel durch die Institution der Schiffsregister.

Unter angemessener Verwertung der im deutschen Rechtssystem geltenden Grundsätze über das öffentliche Buch bewirkt die Registrierung der Schiffe nicht nur eine genaue staatliche Kontrolle über alle das Schiff betreffenden Verhältnisse, welche für die öffentliche Rechtsordnung von Interesse sind, sondern die Einrichtung dient auch zugleich, wie das Handelsregister ꝛc., zahlreichen privatrechtlichen Interessen des Wertumlaufs, der Eigentumsübertragung, Sicherung, Haftung ꝛc.

Nicht jedes Schiff wird von den Registerbehörden zur Eintragung angenommen, und nicht jedem sind die mit der Eintragung verknüpften Rechte verliehen; sondern das Schiff muß bestimmte Eigenschaften nachweisen können, welche der Staat für die Registrierung und die damit verbundene Erteilung von Legitimationsmitteln fordert. — Namentlich machte sich hier der oben betonte Unterschied geltend zwischen Seeschiffen und den Schiffen der Binnenschiffahrt. Für Seeschiffe ist die Führung von Schiffsregistern geregelt durch das Bundesgesetz v. 25/10 1867, betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnisse zur Führung der Bundesflagge, abgeändert durch R.G. v. 28/6 1873 und 23/12 1888. — Für die Binnenschiffahrt bestanden bisher Schiffsregister nur in Hamburg und Bremen; das neue R.G., betr. die Binnenschiffahrt, hat dieses Institut allgemein eingeführt, und zwar mit Registerzwang für Dampfschiffe und andere Schiffe mit eigener Triebkraft, deren Tragfähigkeit mehr als 15000 kg beträgt, sowie für sonstige Schiffe mit einer Tragkraft von mehr als 20 00 kg (§ 120 cit. G.). Doch kann die Landesregierung nach § 129 cit. G. weitergehenden lokalen Verhältnissen entsprechen und auch die Registrierung kleinerer Binnenschiffe anordnen bzw. gestatten.

Die Eintragung erfolgt im Heimatshafen bzw. dem diesem maritimen Domizil zunächst gelegenen Hafenorte, in welchem das Register für den betreffenden Bezirk eingerichtet ist.

In Deutschland bestimmen nach § 3 des G. v. 25/10 1867 die Landesgesetze die Behörden, welche die Schiffsregister zu führen haben.

In Preußen bilden seit dem Inkrafttreten des G.V.G. (§ 25) die Amtsgerichte der betreffenden Hafenorte die Registerbehörden. Vorher waren es die Kreis- und Handelsgerichte. Eine Ausnahme bilden noch jetzt in Hannover die Landdrosteien.

Mecklenburg. Die Schiffsregisterbehörden zu Rostock und Wismar.

Oldenburg. Das Staatsministerium, Abteilung des Innern.

Lübeck. Das Amtsgericht.

Bremen. Die Senatskommission für Schiffsangelegenheiten.

Hamburg. Die Deputation für Handel und Schiffahrt. Ein Register besteht in Hamburg, eins in Ritzebüttel.

Die Schiffsregister für die Binnenschiffahrt werden bei den zur Führung des Handelsregisters zuständigen Gerichten, oder anderen partikularrechtlichen Behörden geführt (§ 121 cit. R.G.).

Nach deutschem Recht müssen alle zur deutschen Handelsmarine gehörigen Schiffe in einem Schiffsregister eingetragen sein, und nur der Eintrag in das Schiffsregister vermittelt formell-juristisch die Zugehörigkeit zur deutschen Handelsmarine.

Die von der Schiffsregisterbehörde zu prüfenden und einzutragenden Thatsachen sind:

1. Solche, von deren Vorhandensein die Zugehörigkeit zu der Handelsmarine des betreffenden Staates abhängig gemacht wird.

2. Andere Rechtseinrichtungen, welche zur näheren Individualisierung und zur Sicherheit des Verkehrs im allgemeinen gefordert werden.

Liegt der rechtliche Schwerpunkt für die Anmeldungen bei Seeschiffen in den unter 1 zu verzeichnenden Thatsachen, so treten diese öffentlichrechtlich in den Hintergrund bei den die Binnenschiffe betreffenden Anmeldungen.

Im einzelnen gliedert sich das System der zur behördlichen Beurkundung gelangenden Daten für die beiden großen Gruppen des Schiffahrtsbetriebes folgendermaßen.

Die Eintragung eines Seeschiffes in das Schiffsregister enthält:

a) Den Namen und die Gattung des Schiffs (ob Vollschiff, Bark, Brigg u. s. w.). Zur Individualisierung muß jedes registrierte Schiff einen Namen haben; derselbe darf beliebig gewählt werden, gleichviel, ob schon ein anderes deutsches Schiff auch desselben Heimathafens den gleichen Namen führt oder nicht. Die Sitte, jedem Seeschiff einen Namen zu geben, ist unvordenklichen Ursprungs, aber erst die modernen Seerechte legen Gewicht darauf, daß jedes zur Teilnahme am internationalen Seeverkehr bestimmte Kauffahrteischiff diesen Namen nicht allein führe, sondern daß derselbe auch erkennbar zur Schau getragen werde.

Das G. v. 28/6 1873 verordnet im § 3:

Jedes in das Schiffsregister eingetragene Schiff muß

1) seinen Namen auf jeder Seite des Bugs und
2) seinen Namen und den des Heimathafens am Heck an den festen Teilen in gut sichtbaren und fest angebrachten Schriftzeichen führen;

und im § 4:

Im Falle einer Zuwiderhandlung gegen die Vorschriften des § 3 hat der Führer des Schiffs Geldstrafe bis zu 150 ℳ oder Haft verwirkt.

Zum § 3 hat die V. des B.R. v. 13/11 1873 bestimmt:

daß die Namen hell auf dunklem Grunde in lateinischer Druckschrift von solcher Größe anzubringen sind, daß

1) die Höhe der kleinsten Buchstaben bei Schiffen

unter 300 cbm Nettoraumgehalt mindestens 5 cm, bei Schiffen von 300—1000 cbm Nettoraumgehalt mindestens 7,5 cm, bei Schiffen von 1000 cbm Nettoraumgehalt und darüber 10 cm und

2) die Breite der die Buchstaben bildenden Grundstriche mindestens 1/6 der Höhe der Buchstaben enthalten soll.

Sobald der Name aber eingetragen ist, darf er nicht willkürlich geändert werden; vielmehr ist hierzu die Genehmigung des Reichsamts des Innern erforderlich, welche nur aus ganz besonders dringenden Gründen erteilt werden soll (G. v. 28/6 1873, § 2).

b) Die Größe des Schiffs und die nach der Größe berechnete Tragfähigkeit.

c) Die Zeit und den Ort der Erbauung, falls es vorher keine andere Flagge geführt hat; ist dies dagegen der Fall gewesen, so ist der Thatumstand anzugeben, durch welchen das Schiff das Recht, die Reichsflagge zu führen, erlangt hat, und außerdem womöglich Zeit und Ort der Erbauung.

d) Den Heimatshafen.

e) Den Namen und die nähere Bezeichnung des Reeders oder aller Mitreeder und die Größe der Schiffspart eines jeden. Ist eine Handelsgesellschaft Reeder oder Mitreeder, so ist außer den Namen und der näheren Bezeichnung aller derjenigen Gesellschafter, auf deren Nationalität etwas ankommt, die Firma und der Ort einzutragen, an welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat.

f) Den Rechtsgrund, auf welchem die Erwerbung des Eigentums des Schiffes oder der einzelnen Schiffsparten beruht.

g) Die Nationalität des Reeders bzw. aller Mitreeder.

Sind diese Thatsachen und damit die materiellen Erfordernisse glaubhaft nachgewiesen, so sind dieselben, sowie der Tag der Eintragung in das Schiffsregister unter einer besonderen Ordnungsnummer einzutragen.

Die Anmeldung zum Schiffsregister der Binnenschiffe muß nach § 125 des R.G. v. 15/6 1895 enthalten:

1) die Gattung und das Material, sowie den Namen, die Nummer oder die sonstigen Merkzeichen des Schiffes;
2) die Tragfähigkeit und bei Dampfschiffen oder sonstigen Schiffen mit eigener Triebkraft die Stärke des Motors;
3) die Zeit und den Ort der Erbauung;
4) den Heimatort;
5) den Namen und die nähere Bezeichnung des Eigentümers oder der Miteigentümer und im letzteren Falle die Größe des Anteils eines jeden Miteigentümers; bei Handelsgesellschaften genügt, auch soweit sie nicht juristische Personen sind, die Angabe der Firma und des Sitzes der Gesellschaft;
6) den Rechtsgrund, auf welchem das Eigentum oder die Eigentumsanteile beruhen.

Die Angaben sind glaubhaft zu machen.

Der Art. 435 Ziff. 3 H.G.B. bezeichnet als den Heimats- oder Registerhafen des Seeschiffes denjenigen, von welchem aus mit dem Schiff die Schiffahrt betrieben werden soll, der § 6 des Binnenschiffahrtsgesetzes dagegen als Heimatsort des Schiffes denjenigen, von welchem aus die Binnenschiffahrt betrieben wird. Ist es zweifelhaft, welcher von mehreren Orten, zwischen denen ein Schiff regelmäßige Fahrten unternimmt, derjenige ist, von welchem aus der Betrieb erfolgt, so gilt derjenige von ihnen als Heimatsort, bei welchem die angegebenen Umstände vorliegen.

Der Heimatsort des Schiffes ist nicht nur von Bedeutung für den Gerichtsstand in allen gegen den Schiffseigner als solchen zu erhebenden persönlichen und dinglichen Klagen, sondern auch für die Eintragung in das Schiffsregister (§ 123) und für den Umfang der Vertretungsbefugnis des Schiffers (§§ 15, 16). Das Forum entspricht dem im Art. 455 H.G.B. für den Reeder bestimmten und konkurriert, da es kein ausschließliches ist, mit den sonst gesetzlich anerkannten Gerichtsständen des Schiffseigners. In Bezug auf ausländische Schiffe genügt die Bestimmung des § 24 C.Pr.O. über den Gerichtsstand des Vermögensbesitzes.

## C. Das Recht der Nationalflagge.

Die Fortdauer des öffentlichrechtlichen Subjektionsverhältnisses gegenüber dem heimatlichen Staat und seiner Rechtsordnung gelangt seitens des Seeschiffes — für das Binnenschiff bedarf es vermöge der Herrschaft des Territorialitätsprincips eines solchen kennzeichnenden Mittels nicht — dadurch zum symbolischen Ausdruck, daß es die Hoheitszeichen seines Heimatsstaates in der durch die zuständige Autorität festgestellten Form und in den vorgeschriebenen Farben an offener, weithin sichtbarer Stelle dauernd mit sich führt.

Das Flaggenrecht des Deutschen Reiches unterscheidet a) die Nationalflagge, b) die Kriegsflagge, c) die Reichsdienstflagge. Auf Grund des A.E. v. 2/3 1886 und der V. v. 8/11 1892 wird die deutsche Kriegsflagge nach näherer Bestimmung des Kaisers von der Kaiserlichen Marine und von den im unmittelbaren Reichsdienst befindlichen Behörden und Anstalten des deutschen Heeres geführt. Unberührt bleibt die Bestimmung in dem Kaiserlichen Erlasse, betreffend die Führung der Kriegsflagge auf den Privatfahrzeugen der deutschen Fürsten, vom 2/3 1886 (R.G.Bl. S. 59), wonach die Souveräne der deutschen Staaten, die Prinzen des preußischen oder eines anderen regierenden deutschen königlichen Hauses, sowie die ersten Bürgermeister der freien Hansestädte auf den ihnen eigentümlich gehörigen Privatfahrzeugen die Kriegsflagge an der Gaffel oder am Flaggenstock führen können.

Zum Gebrauche derjenigen Reichsbehörden, welche nicht die deutsche Kriegsflagge zu führen haben, dient die Reichsdienstflagge. Dieselbe besteht aus der deutschen Nationalflagge mit einem in der Mitte des weißen Feldes angebrachten, die dienstliche Bestimmung und den Verwaltungszweig kenntlich machenden Abzeichen. Abzeichen sind:

1. im Bereiche des Auswärtigen Amts, einschließlich der Kaiserlichen Behörden und Fahrzeuge in den deutschen Schutzgebieten, der Reichsadler mit der Kaiserlichen Krone,
2. im Bereiche der Kaiserlichen Marine, sofern daselbst nicht die Kriegsflagge zu führen ist,

ein gelber unklarer Anker mit der Kaiserlichen Krone darüber,
3. im Bereiche des Reichspostamts ein gelbes Posthorn mit der Kaiserlichen Krone darüber,
4. im Bereiche der übrigen Verwaltungszweige die Kaiserliche Krone.

Zur Führung der Reichsdienstflagge sind nur die Behörden des Reiches berechtigt. Außerdem haben solche deutsche Schiffe, welche, ohne im Eigentum des Reiches zu stehen, im Auftrage der Reichs-Postverwaltung die Post befördern, solange sie die Post an Bord haben, neben der Nationalflagge als besonderes Abzeichen die Postflagge (§ 3 Nr. 3) im Großtopp zu hissen. Für dieselbe Zeit sind diese Schiffe berechtigt, die Postflagge als Gösch auf dem Bugspriet zu führen.

Alle anderen deutschen Schiffe führen die Bundesflagge in der durch die V. v. 25/10 1867 (B.G.Bl. S. 39) für die Schiffe der deutschen Handelsmarine festgestellten Form als deutsche Nationalflagge. Sie bildet ein längliches Rechteck, bestehend aus drei gleichbreiten horizontalen Streifen, von welchen der obere schwarz, der mittlere weiß, der untere rot ist. Diese Flagge wird von den Schiffen am Heck oder am hinteren Mast — und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung einer solchen am Topp oder im Want — geführt (V. v. 25/10 1867).

Das Recht, eine bestimmte Nationalflagge zu führen, ist nicht auf die Willkür des Eigentümers gestellt, sondern ist in Recht und Pflicht an das Vorhandensein bestimmter Voraussetzungen geknüpft. Diese Voraussetzungen normativ zu statuieren, ist Sache der staatlichen Gesetzgebung. Doch stimmen die Gesetze der verschiedenen Staaten in dieser Beziehung keineswegs überein.

Wir können vielmehr im System des modernen Völkerrechts drei Gruppen von Bedingungen unterscheiden, welche bei der Registrierung geprüft werden und von deren Vorhandensein der rechtliche Anschluß des Schiffes an einen bestimmten Staat abhängig gemacht wird. Sie knüpfen sich

1. an die Nationalität des Eigentümers,
2. an den nationalen Erbauungsort,
3. an die Nationalität der Schiffsmannschaft.

Alle drei Erfordernisse wurden schon im Jahre 1651 in vollkommener Schroffheit von der streng merkantilistischen englischen Navigation Act gekannt und verlangt. Heute hat man in den meisten Staaten die Erfordernisse, besonders unter 2 und 3, herabgemindert. Die Erbauung im Inlande wird jetzt nur ganz ausnahmsweise, z. B. von den Vereinigten Staaten von Nordamerika, gefordert.

Die meisten Staaten beschränken sich heute auf die Forderung des ausschließlichen oder teilweisen Eigentums ihrer Staatsangehörigen an dem Schiffe. Dieses thut auch Deutschland. Im R.G. v. 25/10 1867, abgeändert durch R.G. v. 23/12 1888, wird ausdrücklich vorgeschrieben, daß die Kauffahrteischiffe der Bundesstaaten als Nationalflagge nur die Bundesflagge zu führen haben (§ 1), und als Voraussetzung für die Nationalität der Schiffe wird lediglich die Nationalität der Eigentümer aufgestellt. Danach haben die Berechtigung, die Reichsflagge zu führen, nur die Kauffahrteischiffe, welche im ausschließlichen Eigentum solcher Personen sich befinden, denen das Reichsindigenat zusteht. Diesen Schiffen stehen die gleich, welche im Eigentum von solchen juristischen Personen, eingetragenen Genossenschaften und Aktiengesellschaften stehen, die im Reichsgebiet ihren Sitz haben, sowie von Aktienkommanditgesellschaften, welche im Reichsgebiet ihren Sitz haben, und deren persönlich haftende Gesellschafter sich sämtlich im Besitz der Reichsangehörigkeit befinden (§ 2). Wenn aber auch diese Schiffe das Recht haben, die Reichsflagge zu führen, so dürfen sie dasselbe doch nicht ohne weiteres ausüben; vielmehr ist die Ausübung bedingt durch die vorgängige Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister und Erteilung des Certifikates (§ 10). Doch können Einregistrierung des Schiffes und Certifikat ersetzt werden durch ein sog. Flaggenattest. Ein solches wird in dem Falle erteilt, wo ein außerhalb des Bundesgebietes befindliches fremdes Schiff durch Übergang in das Eigentum von Reichsangehörigen des Rechts, die Reichsflagge zu führen, teilhaftig wird, und es bescheinigt dasselbe den Erwerb des Rechts, die Reichsflagge zu führen. Das Attest, zu dessen Ausstellung der deutsche Konsul, in dessen Bezirk sich das Schiff zur Zeit des Eigentumsüberganges befindet, befugt ist, hat nur Giltigkeit für die Dauer eines Jahres vom Tage der Ausstellung an, über diese Zeit hinaus nur im Falle höherer Gewalt, wodurch die Dauer einer Reise verlängert ist, und zwar nur bis zur Beendigung dieser Reise (§ 16).

Das Führen der Reichsflagge seitens eines Schiffes, welches dazu nicht berechtigt ist, hat eine Strafe für den Kapitän zur Folge (Geldbuße bis 1500 ℳ oder Gefängnisstrafe bis zu 6 Monaten), neben welcher auf Konfiskation des Schiffes erkannt werden darf (§ 13). Das Führen der Reichsflagge seitens eines Schiffes, welches zwar das Recht hierzu hat, aber zur Ausübung desselben nicht befugt ist, hat gleichfalls eine — jedoch geringere — Strafe für den Kapitän zur Folge (Geldstrafe bis zu 300 ℳ oder verhältnismäßige Gefängnisstrafe), die jedoch durch den Nachweis ausgeschlossen wird, daß der unbefugte Gebrauch der Flagge ohne Verschulden des Schiffers geschehen ist (§ 14). Bei kleineren Fahrzeugen ist die Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, nicht von der vorherigen Eintragung in das Schiffsregister und der Aushändigung des Certifikats abhängig; nach dem R.G. v. 25/10 1867 § 17, wenn und soweit es durch die Landesgesetzgebung nachgelassen war; nach dem R.G. v. 28/6 1873, betr. die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, § 1 bei allen Schiffen von nicht mehr als 50 cbm Brutto-Raumgehalt.

Die Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs wie des R.G. v. 25/10 1867 und des R.G. v. 28/6 1873 über das Recht zur Führung der Flagge beziehen sich nur auf Kauffahrteischiffe, d. h. auf Schiffe, die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmt sind; das R.G. v. 15/4 1885 läßt dieselben dagegen auch Anwendung finden auf deutsche Lustjachten, welche in die offene See gehen, ferner auf Seefahrzeuge, welche für Rechnung von auswärtigen Staaten wie von Angehörigen auswärtiger Staaten im Inlande erbaut, aber noch nicht in das Eigentum der Besteller übergegangen sind, sondern sich noch im Eigentum deutscher Reichsangehöriger (einschließlich Aktiengesellschaften resp. Aktienkommandit-

bitgesellschaften, wie eingetragene Genossenschaften) befinden, bei denen man daher nicht sagen darf, daß sie bereits zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmt sind. Das Gleiche muß natürlich — obwohl sich darüber eine gesetzliche Bestimmung nicht findet — von Schiffen gelten, die ausschließlich zu wissenschaftlichen Fahrten, Expeditionen bestimmt sind.

Neben der Nationalflagge kommt noch besondere, teils rechtliche, teils rein technische Bedeutung den Kriegs- und Postflaggen zu, deren Führung unter besonderen staatlichen Schutznormen steht, den Distinktions- und Kommandoflaggen, den Ehrenflaggen, ferner der internationalen Genfer Konventionsflagge, der Kontumazflagge, der Lotsenflagge, Notflagge u. s. w.

Auf Grund Kaiserlicher Verordnung ist es den Führern deutscher Seehandelsschiffe, falls sie Offiziere des Beurlaubtenstandes sind, gestattet, das Eiserne Kreuz in der Flagge ihres Schiffes zu führen.

Dem deutschen Flaggenrecht fehlt seine ganze rechtliche Tragweite in Ansehung der Binnenschiffahrt. Hier ist auch jedes im Eigentum eines fremden Staatsangehörigen stehende Schiff unter der im § 120 des Binnenschiffahrtsgesetzes festgestellten Bedingung registerpflichtig. Es sind daher lediglich landesgesetzliche und ortspolizeiliche Anordnungen maßgebend für die Führung der deutschen oder einer fremden Nationalflagge; lediglich in Ansehung der auf den sog. konventionellen Strömen und Flüssen fahrenden Schiffe wird auch das heimische Recht derselben für die Führung der Landesfarben, Registrierung ꝛc. maßgebend bleiben.

## D. Die Schiffspapiere.

Die Flagge bietet an sich keine ausreichende Gewähr dafür, daß das Schiff auch in der That zu ihrer Führung rechtlich befugt sei; der internationale Seeverkehr hat daher zur Ausbildung des Paßzwanges zur See geführt, d. h. zur Einrichtung, daß jedes Schiff den Nachweis der seine Rechtsverhältnisse betreffenden Thatsachen mittelst öffentlicher Urkunden zu führen im stande sei. Dieser Anforderung der internationalen Schiffahrtspolizei dienen die Schiffspapiere, welche, von der heimatlichen Staatsbehörde ausgefertigt, im völkerrechtlichen Verkehr öffentlichen Glauben genießen und jedem Dritten gegenüber den Nachweis der Thatsachen erbringen, welche in ihnen zur Beurkundung gelangt sind.

Der Schiffer muß vor Antritt der Reise dafür sorgen, daß die zum Ausweis für Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere an Bord sind (H.G.B. Art. 480). Giebt nun auch das deutsche Handelsgesetzbuch auf die Frage, welche Papiere als „erforderlich“ zu betrachten sind, keine Auskunft, so erhellt doch aus anderen Reichsgesetzen, daß sich unter allen Umständen drei Urkunden an Bord befinden müssen, nämlich das Schiffscertifikat, die Musterrolle und der Meßbrief. Als viertes kann je nach dem Ziel der Reise, oder dem Ausgangshafen ein Gesundheitsattest notwendig sein. Insbesondere besteht nach deutschem Recht eine öffentlichrechtliche Pflicht des Schiffers, die Konnossemente oder Chartepartieen, sei es im Original, sei es in der Kopie, mit an Bord zu führen, ebensowenig, wie die des Schiffers, das Zeugnis über die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes bei sich zu führen.

Der rechtlichen Bedeutung wie praktischen Wirksamkeit nach steht an der Spitze dieser Legitimationspapiere:

1. das Registercertifikat; es stimmt mit den Eintragungen des Schiffsregisters überein und bringt diese erst im praktischen Verkehr zur Geltung. Dem Certifikat kommt an Rechtswirksamkeit gleich das oben beim Recht der Flagge erörterte Surrogat, das Flaggenattest, unter den dort angegebenen örtlichen und zeitlichen Beschränkungen. Zu den oben beim Schiffsregister angeführten Eintragungen tritt beim Schiffscertifikat noch hinzu: der Tag der Eintragung des Schiffes (R.G. v. 25/10 1867 § 6, modifiziert durch das R.G., betr. die Abänderung des G. über die Nationalität der Kauffahrteischiffe, v. 23/12 1888). Partikularrechtlich findet auch die Eintragung der Verpfändung des Schiffes und einzelner Parten statt (preuß. E.G. zum H.G.B. Art. 59, preuß. G. v. 26/5 1873 § 48, preuß. G. v. 27/5 1873, Art. 49, mecklenb.-schwerin. V. v. 28/3 1881 § 3). Das Certifikat wird von der Schiffsregisterbehörde (als welche in Preußen die Amtsgerichte, in den andern deutschen Staaten meist Verwaltungsbehörden fungieren, s. oben) ausgefertigt (R.G. v. 25/10 1867 § 8).

Zum verwaltungsrechtlichen Ausweis über die Schiffsmannschaft dient

2. die Musterrolle. Sie bildet die staatliche Sanktionierung des zwischen Schiffer und Mannschaft abgeschlossenen Dienstmietevertrages und ist insofern und namentlich deshalb, weil eine bestimmte Form für den Abschluß des Heuervertrages nicht vorgeschrieben ist, für dessen privatrechtliche Wirksamkeit ein unersetzliches Beweismittel. Der Schwerpunkt der Bedeutung der Musterrolle liegt indessen nichtsdestoweniger auf dem Gebiete des öffentlichen Rechts, da sie über Zusammensetzung und Qualifikation der Mannschaft amtlich beglaubigte Auskunft giebt, damit auch zugleich zur Feststellung der Identität des Schiffes selbst wesentlich beiträgt und der personenrechtlichen Herrschaft und Disciplinargewalt des Schiffers als Grundlage dient.

Die Musterrolle ist demnach ebensowohl wie das Schiffscertifikat eine mit öffentlichem Glauben ausgestattete Urkunde und darf zudem gemäß dauernd geübter Staatenpraxis auf Anerkennung und Rechtswirksamkeit für den gesamten Umfang des internationalen Verkehrs Anspruch erheben. — Die Musterrolle (s. unten § 6 B) wird, wie bereits erwähnt, auf Grund der Anmusterungsverhandlung von dem Seemannsamte ausgefertigt. Werden die zur Schiffsmannschaft eines Schiffes gehörigen Personen nicht gleichzeitig mittelst einer Verhandlung angemustert, so erfolgt die Ausfertigung gleichwohl auf Grund der ersten Verhandlung (S.O. § 12 al. 1).

Die Musterrolle muß über folgende Punkte Aufschluß geben:

1) Namen und Nationalität des Schiffes;
2) Namen und Wohnort des Schiffers;
3) Namen, Wohnort und dienstliche Stellung des Schiffsmannes und
4) die Bestimmungen des Heuervertrages.

3. Der Meßbrief. Da die Größe des Kauffahrteischiffes in privatrechtlicher Hinsicht (bei der Abschließung von Frachtverträgen) wie in öffentlichrechtlicher (für die Erhebung verschiedener Abgaben, in betreff der Frage, ob ein Schiff überladen ist, hinsichtlich der Eintragung in das Schiffsregister ꝛc.) von Bedeutung ist, so erfolgt die Ermittelung der Größe, die Vermessung des Schiffes auf amtlichem Wege und in Gemäßheit von Vorschriften, die von Staats wegen erlassen sind. Da nun nach Errichtung des Norddeutschen Bundes resp. des Deutschen Reiches die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten eine einheitliche Handelsmarine bilden, so hat auch der Bund resp. das Reich „das Verfahren zur Ermittelung der Ladungsfähigkeit der Seeschiffe zu bestimmen" (R.V. Art. 54). Auf Grund dieser Norm hat der B.R. unter dem 5/7 1872 eine Schiffsvermessungsordnung erlassen (R.G.Bl. S. 270 ff.) und eine neue Schiffsvermessungsordnung unter dem 20/6 1888 (R.G.Bl. S. 190 ff.), wodurch die frühere außer Kraft gesetzt worden ist (Schiffsvermessungsordnung v. 20/6 1888 § 38); auch diese neuestens wieder vielfach abgeändert durch Bek. des R.K. v. 1/3 1895 (R.G.Bl. Nr. 8 S. 153).

Über die Rechtsgiltigkeit der vom Bundesrat erlassenen Schiffsvermessungsordnungen hat sich in der deutschen Staatsrechtslitteratur erhebliche Meinungsverschiedenheit eingestellt. Während der Bundesrat sich auf Grund des Art. 54 zur einseitigen Aufstellung der Schiffsvermessungsordnungen befugt hält, weil nach Abs. 2 des citierten Artikels „das Reich das Verfahren zur Ermittelung der Ladungsfähigkeit des Schiffes zu bestimmen, die Ausstellung der Meßbriefe, sowie der Schiffscertifikate zu regeln hat", — die Verfassungsbestimmung also nur die Kompetenz des Reiches unter Ausscheidung der bis dahin geltenden Einzelstaatskompetenz normiert, nichts aber über die Form bestimmt, in welcher jene Anordnungen zu ergehen hätten, — erblickt Laband hier eine vom Bundesrat vorgenommene Überschreitung der ihm nach Art. 7 Ziff. 2 der R.V. zustehenden verfassungsmäßigen Befugnis zum Erlaß von allgemeinen Verwaltungsvorschriften. Nach Labands Ansicht enthalten die Schiffsvermessungsordnungen über diese Befugnisgrenze hinausragende Rechtsvorschriften, welche nur auf dem verfassungsmäßigen Wege der Reichsgesetzgebung hätten zu stande kommen dürfen. Laband kommt daher zum Schluß, daß den Schiffsvermessungsordnungen die Rechtsverbindlichkeit fehle, soweit sie nicht bloße Verwaltungsvorschriften für die Schiffsvermessungsbehörden enthalten (Staatsrecht des Deutschen Reiches, 3. Aufl., Bd. II S. 182). Zustimmend Meyer, Verwaltungsrecht, Bd. I S. 523 ff; Wagner, Seerecht S. 172. Labands Anfechtung hängt, wie Zorn zutreffend betont, mit der Unterscheidung zwischen Rechtssätzen und Verwaltungsvorschriften zusammen, welche Laband (a. a. O. Bd. I § 58) seiner Lehre vom materiellen und formellen Gesetz zu Grunde gelegt hat. Ob sich diese jedoch gerade am Inhalt der Schiffsvermessungsordnungen geprüft als haltbar erweist, scheint mir zweifelhaft. In der That anerkennen sie für vollkommen rechtsgiltig Seydel, Löning, Arndt, Zorn u. a. Auch ich halte sie für rechtsverbindlich, nicht, weil sie wie Zorn, Reichsstaatsrecht (2. Aufl., Bd. II S. 877 ff.) annimmt, einen selbständigen Bestandteil des deutschen Maß- und Gewichtssystems bildet, — denn in diesem Falle hätte sie allerdings in der Form des Gesetzes erlassen werden müssen, sondern weil sie ihrem ganzen Inhalte nach sich als Ausführungsverordnung zu § 6 — Löning meint zu § 10 — des R.G. v. 25/10 1867 über die Nationalität der Kauffahrteischiffe darstellt, ebenso wie die Vorschriften über die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe v. 13/11 1873, über die Erhebung der Schiffahrtsgelder, Hafenabgaben ꝛc. Konsequent verwirft die Rechtsgiltigkeit der Schiffsvermessungsordnungen gänzlich Hänel (Staatsrecht Bd. I S. 281, 633) aus dem Gedanken der strengen Einhaltung der zwischen Reich und Einzelstaaten bestehenden verfassungsmäßigen Grenzlinien. Soweit sich seine Ausführungen auf die Schiffsvermessung selbst beziehen, scheinen sie uns wenig zutreffend, da die Verordnungen in dieser Hinsicht lediglich mit Hilfe einer geänderten Meßtechnik an die Stelle der alten landesrechtlichen Normen zu treten bestimmt sind; auch die Nachvermessung, Anordnung neuer Meßbriefe ꝛc. fallen unter denselben juristischen Gesichtspunkt der Ersetzung der einzelstaatlichen Verwaltung durch die Reichsverwaltung. Begründet erscheinen jedoch Hänels verfassungsrechtliche Bedenken in dem Hinweise, „daß durch die neuen Schiffsvermessungsordnungen seit 1888/89 an die Stelle der bisherigen „Inspektoren", welche die Beaufsichtigung des Reiches in den regelmäßigen Grenzen wahrnahmen, ein Schiffsvermessungsamt trat, welchem nicht bloß die Überwachung über das Vermessungsverfahren der landesherrlichen Behörden übertragen, sondern zu einer wahren Centralbehörde des Reiches erhoben ist. Als solche steht das Schiffsvermessungsamt im Verhältnis unmittelbarer Überordnung zu den landesherrlichen Schiffsvermessungsbehörden" (Hänel a. a. O. S. 633). Daß aber eine solche Erweiterung des Behördenapparates des Deutschen Reiches auf dem Wege einer Bundesratsverordnung nicht dem in der Reichsverfassung normierten Lauf der Kompetenzgrenzlinien zwischen Reich und Einzelstaat entspricht, dürfte wohl kaum in Zweifel gezogen werden.

Immerhin können die im vorstehenden umschriebenen verfassungsrechtlichen Mängel keinen Abbruch thun der verwaltungs- und vor allem der völkerrechtlichen Geltung der vom Deutschen Reiche erlassenen Schiffsvermessungsordnungen, deren Schwerpunkt gerade im internationalen Seeschiffahrtsverkehr gelegen ist. Dem Auslande gegenüber hat das Reich zweifellos kraft Art. 11 R.V. volle verfassungs- und verwaltungsrechtliche Legitimation zum Erlaß der Schiffsvermessungsordnungen. — Die Vorschriften derselben, soweit sie verwaltungsrechtlich erheblich und nicht ausschließlich technischer Natur sind, lassen sich in folgende Sätze zusammenfassen.

Die für Seeschiffe obligatorische Vermessung geschieht durch die von den Landesregierungen bestellten Vermessungsbehörden, zu denen stets ein Schiffsbautechniker gehören muß. Die Aufsicht über das Schiffsvermessungswesen wird durch das dem Reichskanzler unterstellte Schiffsvermessungsamt in Berlin ausgeübt (Schiffsvermessungsordnung § 22). Über jede Vermessung wird ein Meßbrief erteilt. Die Ausfertigung desselben wird regelmäßig auf Grund der Festsetzungen des

Vermessungsamtes durch die von der betreffenden Landesregierung hierzu bestellten Behörde (in der preußischen Monarchie Regierungspräsident, in Hamburg Deputation für Handel und Schiffahrt, in Mecklenburg Gewett zu Rostock resp. Rat zu Wismar, in Oldenburg Abteilung für Vermessungssachen beim Departement des Innern des Staatsministeriums, in Lübeck Steuerbehörde, in Bremen Regierungskanzlei), in gewissen Fällen von Vermessungsbehörde selbst bewirkt. Der Meßbrief wird an Bord geführt. Durch die Vermessung wird die Tragfähigkeit des Schiffes ermittelt. Hierunter wird nach dem jetzt allgemein — nicht nur in Deutschland — üblichen Vermessungsverfahren verstanden der kubische Inhalt des Schiffes (die Ladefähigkeit), während man früher darunter den Gewichtsinhalt verstand, d. h. das Gewicht, mit welchem das Schiff, ohne Einbuße an seiner Seefähigkeit zu erleiden, beladen werden konnte. Man unterscheidet beim Raumgehalt Bruttoraumgehalt und Nettoraumgehalt. Der letztere wird dadurch ermittelt, daß vom ersteren die zum Gebrauch der Schiffsmannschaft und zur Navigierung und Bedienung des Schiffes erforderlichen Räume — bei Dampfschiffen auch die Maschinen-, Kessel-, Kohlenräume, bei Schraubendampfern außerdem noch der von den Wellentunneln eingenommene Raum, jedoch nur bis zu einem gesetzlich fixierten Maximum — in Abzug gebracht werden (Schiffsvermessungsordnung § 14). Der Raumgehalt wird in Kubikmetern ausgedrückt. Daneben wird in den Meßbriefen die entsprechende Zahl britischer Registertons angegeben, wobei ein Kubikmeter gleich 0,353 britische Registertons gerechnet wird (Schiffsvermessungsordnung § 27). Neue im Bau begriffene Schiffe sind zu vermessen auf Grund pflichtmäßiger Anzeige des Erbauers, bevor Einrichtungen im Schiffskörper angebracht sind, welche die Vornahme der Messung verhindern könnten. Veränderungen durch Umbau sind der Vermessungsbehörde schriftlich anzuzeigen. Reeder und Führer eines jeden zu vermessenden Schiffes sind verpflichtet, jede Hilfe und jeden Aufschluß beim Vermessungsgeschäft zu gewähren; insbesondere in Bezug auf die Aufräumung des Schiffsinnern zum Zweck der Ermittelung des Raumgehalts. Ladung und Ballast dürfen vor beendeter Vermessung ohne vorherige Zustimmung der Vermessungsbehörde nicht eingenommen werden. Die Vermessungsbehörden sind befugt, auch ohne Antrag ein Schiff der Kontrolle wegen zu vermessen; für eine derartige Nachvermessung werden die im § 36 des cit. G. fixierten Gebühren nur dann erhoben, wenn sich ergiebt, daß die Anzeige räumlicher Veränderungen im Bau des Schiffes, oder der veränderten Benutzung eines der nach dem Gesetze (§ 14) von der Raumberechnung abzugsfähigen Räume unterblieben ist. Die vor dem 1/1 1889 ausgestellten Meßbriefe verlieren v. 1/1 1900 ab die Giltigkeit. Die in der Zeit v. 1/1 1889 bis zum 1/7 1895 ausgestellten Meßbriefe behalten bis auf weiteres Giltigkeit. Vom 1/7 1895 ab bis zum 1/1 1900 sind die gemäß § 17 Abs. 1 der Schiffsvermessungsordnung v. 20/6 1888 behufs Gebrauchs in fremden Häfen unter Abzug der Maschinen und Kohlenräume nach britischem Verfahren ausgestellten Meßbriefe auch in deutschen Häfen als giltig anzuerkennen.

Da das in Deutschland geltende Vermessungsverfahren auf der in England schon im Jahre 1854 eingeführten Moorsomschen Methode beruht, diese aber auch fast in allen übrigen Seestaaten angenommen ist, so ist eine Reihe internationaler Verträge über gegenseitige Anerkennung der in den betreffenden Staaten stattgehabten Vermessungen geschlossen worden. Diese internationalen Vereinbarungen haben zur Folge die Befreiung der deutschen Kauffahrteischiffe von der Umvermessung in den betreffenden fremden Staaten und der bezüglichen fremden Schiffe von der Umvermessung in deutschen Häfen, mit denjenigen Maßgaben jedoch, welche in Rücksicht auf die voneinander abweichenden Bestimmungen der verschiedenen Gesetzgebungen in betreff der Abzüge vom Bruttoraumgehalte zweckmäßig oder notwendig erschienen. S. Verträge dieser Art des Deutschen Reiches und fremder Staaten aus den letzten Jahren in Martens-Stoerk, Nouveau Recueil Général II. Série seit 1885 im alphabetischen Register ad v. „Jaugeage de navires“. Die Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suezkanal erfolgt im Anschluß an die von der internationalen Kommission zur Regelung der Abgaben auf dem Suezkanal gefaßten Beschlüsse nach besonderen Vermessungsvorschriften v. 29/11 1888 (C.Bl. 1888 S. 953).

In einigen Ländern besteht die Vorschrift, daß das Vermessungsresultat an sichtbarer Stelle als öffentliches Legitimationszeichen auf dem Schiffe, entweder am Hauptmast oder am Deckbalken, eingebrannt oder eingeschnitten sein müsse, so in England 36 u. 37 Vic. ch. 85, in Frankreich und in Rußland. In deutschen Gesetzen findet sich keine derartige Bestimmung.

4. Ladungspapiere. Die Ladung betrifft die Chartepartie, d. h. die über den Seefrachtvertrag errichtete Urkunde, wenn derselbe ein sog. Chartervertrag ist, also sich bezieht auf das Schiff im ganzen, einen verhältnismäßigen Teil oder einen bestimmt bezeichneten Raum desselben (H.G.B. Art. 558), das Konnossement, wodurch der Schiffer bekennt, die Güter, worauf sich dasselbe bezieht, an Bord empfangen zu haben, und sich verpflichtet, dieselben dem bezeichneten Destinatär auszuliefern; das Ladungsmanifest, ein Verzeichnis der einzelnen Ladungsteile unter genauer Beschreibung derselben.

5. Als Reisepapier ist das Schiffsjournal zu gelegentlichen Eintragungen bestimmt. In dieses ist der Schiffer oder dessen Vertreter alle für die Seereise erheblichen Thatsachen (H.G.B. Art. 486, 487), außerdem solche einzutragen verpflichtet, welche ihm durch das sonstige Reichs- oder Landesrecht zur Aufgabe gemacht werden. So sind nach § 61 G. v. 6/2 1875 Geburten und Sterbefälle, welche sich auf Seeschiffen — nicht aber auf den bloß Binnengewässer befahrenden Dampf- und und anderen Schiffen — während der Reise ereignen, nach den Vorschriften des genannten Gesetzes spätestens am nächstfolgenden Tage nach der Geburt oder dem Todesfall von dem Schiffer, unter Zuziehung von zwei Schiffsoffizieren oder anderen glaubhaften Personen, in dem Tagebuch zu beurkunden. — Sobald das Schiff in den inländischen Hafen eingelaufen ist, in welchem es seine Fahrt beendet, ist das Tagebuch der für den Standesbeamten des Hafenortes zuständigen Aufsichtsbehörde

vorzulegen. Diese hat beglaubigte Abschrift der in das Tagebuch eingetragenen Standesurkunde dem Standesbeamten, in dessen Register der Fall gehört (§ 62), behufs Kontrollierung der Eintragungen zuzustellen.

Zu diesen regelmäßig an Bord der Kauffahrteischiffe geführten Schiffspapieren treten gelegentlich andere, durch die Natur der Ladung, Provenienz, Richtung der Fahrt ꝛc. notwendig gemachte Nachweise und behördliche Erlaubnispapiere hinzu, deren Führung dem Schiffe zur Pflicht gemacht sein kann: Gesundheitsatteste, konsularische Bescheinigungen, Abschrift von Seeprotesten, Bescheinigungen, Versicherungspapiere ꝛc. ꝛc. Sie kommen zum Nachweis juristisch relevanter Vorgänge an Bord, nicht aber als Schiffspapiere im eigentlichen Sinne, als Legitimationsurkunden über die Rechtsverhältnisse des Schiffes selbst, in Betracht.

6. Die Legitimationsmittel der Binnenschiffahrt. Die rechtliche Indifferenz der Binnenschiffahrtsgesetzgebung gegenüber der Nationalität des Schiffes, eine Indifferenz, die sich aus der dauernden Unterwerfung des Binnenschiffes unter die territoriale Jurisdiktion des Aufenthaltsstaates ausreichend erklärt, verschiebt auch die Bedeutung der im Seeverkehr obligatorischen Legitimationsurkunden. Soweit das öffentliche Meldungswesen in Betracht kommt, greifen hier ergänzend die Einrichtungen der Stromschiffahrtspolizei, Hafen- und Ortspolizeibehörden ein.

Gleichwohl schreibt auch das Binnenschiffahrtsgesetz (§ 8) dem Schiffer vor, daß er vor Antritt der Reise darauf zu sehen hat, daß die Schiffspapiere und Ladungsverzeichnisse an Bord sind; darunter ist in erster Linie zu verstehen der Schiffsbrief, welcher nach § 126 Abs. 3 des R.G. v. 15/6 1895 dem Eigentümer seitens der Registerbehörde zu erteilen ist. Er soll den Schiffseigner oder Schiffer in die Lage setzen, sich dritten Beteiligten und den Behörden gegenüber jederzeit über die in das Register eingetragenen Thatsachen und Verhältnisse auszuweisen, weshalb alle Änderungen darin einzutragen sind (§ 127 Abs. 3), sowie insbesondere auch die auf Pfandrechte und Pfändungen bezüglichen Vermerke (§ 131 Abs. 4, § 132 Abs. 3, § 136 Nr. 1). Die nach den geltenden Verordnungen und den Schiffahrtsverträgen von den Verwaltungsbehörden auszustellenden sonstigen Schiffspapiere (Meßbriefe, Schiffspatente, Schiffsatteste u. dergl.) behalten daneben ihre Bedeutung, insbesondere für die Sch. auf konventionellen Wasserläufen.

## E. Der Rechtsschutz des Schiffes.

Eine Reihe von Rechtsgrundsätzen, die sich auf das Schiff, das Schiff überhaupt oder speciell das Seeschiff beziehen, sind rein privatrechtlicher Natur, so der Satz, daß das Schiff eine zusammengesetzte Sache, ein „Gesamtbauwerk“ ist, ferner die dem Immobiliarsachenrecht entlehnten Grundsätze, die auf das Schiff, obwohl dieses seiner Natur nach zu den beweglichen Sachen gehört, Anwendung finden (Goldschmidt, Handelsrecht, II [2. Aufl.], S. 4 ff.; Lewis in Endemanns Handbuch des Handelsrechts, IV S. 21 f.). Aber auch in öffentlichrechtlicher Beziehung ist das Seeschiff von juristischer Bedeutung. Das Schiff ist ein „befriedetes Besitztum“. Es wird demselben daher der gleiche Schutz gegen Eingriff der Staatsgewalt zu teil, wie dem befriedeten Besitztum überhaupt (R.Str.G.B. § 342 in Verbindung mit § 104). Doch besteht in betreff der Schiffe ein Durchsuchungsrecht der Zoll- und Steuerbeamten (V.Z.G. v. 1/7 1869 §§ 79 f., 90, 94—96); ebenso der Hafen- und Revierbeamten behufs Kontrollierung der Durchführung von Anordnungen, die für den Hafen erlassen sind (vgl. Hafengesetz für Bremerhaven v. 30/3 1884 § 3; Hamburger Hafenordnung v. 18/4 1866 § 18); endlich dürfen auch die Vermessungsbeamten ohne Antrag das Schiff der Kontrolle wegen vermessen (Schiffsvermessungsordnung v. 1/3 1895 § 35). Ein besonderes Privilegium, welches durch die Reichsgesetzgebung den Seeschiffen eingeräumt wird, ist die Arrestfreiheit. Ein zum Abgehen fertiges (segelfertiges) Schiff kann wegen Schulden nicht mit Beschlag belegt werden. Doch cessiert diese Vorschrift in betreff der Schulden, die zum Behufe der anzutretenden Reise gemacht sind. Auch hat die Beschlagnahme von bereits an Bord eines segelfertigen Schiffes befindlichen Gütern, deren Wiederausladung nur unter bestimmten Voraussetzungen zur Folge. Ebenso ist der Personalarrest gegen Personen der Besatzung eines segelfertigen Schiffes unstatthaft (H.G.B. Art. 446; R.C.Pr.O. § 785 und E.G. zur R.C.Pr.O. § 13). Eine Arrestfreiheit segelfertiger Binnenschiffe ist jedoch im geltenden Recht nicht begründet. Von der Aufnahme des Art. 446 Abs. 1 des H.G.B., welcher die Arrestfreiheit segelfertiger Seeschiffe zuläßt, ins Binnenschiffahrtsgesetz ist absichtlich Abstand genommen worden.

## F. Das internationale Unterscheidungszeichen.

Abweichend vom Rechtssystem anderer Staaten, welche, wie das französische (loi de douanes du 5 juillet 1836, art. 8) den Wechsel des Schiffsnamens verbieten und die Registrierungspflicht schon bei Schiffen von relativ geringem Raumgehalt aufstellen, legt das deutsche Seerecht dem Schiffsnamen nur geringe Bedeutung bei. Nach dem G., betr. die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe, v. 28/6 1873 sind Schiffe von nicht mehr als 50 cbm Bruttoraumgehalt zur Ausübung des Rechts, die Reichsflagge zu führen, auch ohne Eintragung in das Schiffsregister und Erteilung des Certifikats befugt. Dabei kann die Änderung des Namens eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes nur aus ganz besonders dringenden Gründen gestattet werden. Sie bedarf allerdings der Genehmigung des Reichskanzleramts, aber sie schließt auch mit dieser Beschränkung die Möglichkeit von Irrtümern und Verdunkelung der Rechtslage des Schiffes nicht aus. Damit wächst der Anteil, welcher den sonstigen Einrichtungen zur rechtlichen Individualisierung des Schiffes zukömmt, zumal für die Bedürfnisse der verzweigten Beziehungen der großen Fahrt, für welche die Kontrollmittel des nationalen Verwaltungsrechts natürlich nicht ausreichend sind.

Ansätze zu einem umfassenderen System der internationalen Verwaltungskontrolle der See-

schiffahrt zeigen sich in der Einrichtung des **Unterscheidungszeichens**, welches jedem Schiff bei seiner Eintragung im Schiffsregister verliehen und pflichtgemäß geführt werden muß.

Durch dieses international nach gleichen Grundsätzen verwaltete Rechtsmittel soll gewissermaßen eine große internationale Handelsmarine gebildet werden, in welcher jedes Schiff ganz individuell bezeichnet ist und von jedem anderen Schiffe derselben Flagge unterschieden werden kann. Diese Unterscheidungszeichen sind nicht wie der Schiffsname, von den Schiffseigentümern frei wählbar, sondern werden von der Registerbehörde erteilt. Die Bezeichnung geschieht durch vier nebeneinander gestellte Buchstaben der im Commercial Code of Signals for the use of all Nations aufgestellten 18 Signalbuchstaben, deren jeder durch eine besondere Signalflagge markiert werden kann.

Von den 78642 Signalgruppen des Signalbuchs sind 54480 von je vier Buchstaben (Flaggen) zur Bezeichnung der Kriegs- resp. Handelsmarine in Anwendung gebracht, so daß jedes Seeschiff ein Zeichen erhalten kann, welches ihm ganz eigentümlich ist und es von allen anderen registrierten Schiffen desselben Staates unterscheidet. Für alle mit solchen Zeichen versehenen Schiffe wird ein internationaler Signalkodex geführt. Die Unterscheidungszeichen werden von den Registerbehörden der **Einzelstaaten** den Schiffen zugeteilt und in das Schiffsregister eingetragen. Eine Änderung des einmal verliehenen Zeichens ist ausgeschlossen.

Diese rechtliche Vorkehrung hängt aufs engste mit den Forderungen einer sicheren internationalen Kontrolle zusammen und bildet eine wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche öffentlich- wie privatrechtliche Haftung des Schiffes und seines Führers in den Wechselfällen des weiten Seeverkehrs. Nach § 2 der V. über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See v. 15/8 1876 hat im Kollisionsfalle vor der Fortsetzung der Fahrt jeder Schiffsführer dem andern das Unterscheidungssignal, sowie den Heimats-, den Abgangs- und den Bestimmungshafen seines Schiffes anzugeben, wenn er dieser Verpflichtung ohne Gefahr für das letztere genügen kann.

Eine speciellere Beziehung zum System des deutschen Verwaltungsrechts hat das Institut der Unterscheidungszeichen bei der polizeilichen Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer auf Grund des internationalen Vertrages der Nordsee-Küstenstaaten v. 6/5 1882.

Danach sind die Fischerfahrzeuge aller Vertragsteile nach Maßgabe der Verwaltungsvorschriften der verschiedenen Länder in Register auch dann einzutragen, wenn sie nach dem nationalen Rechtssystem ihrem Umfange und ihrem Wirtschaftszwecke nach zur Registrierung **nicht** verpflichtet wären. So sind also nach R.G. v. 28/6 1873 im allgemeinen Schiffe von nicht mehr als 50 cbm Bruttoraumgehalt zur Ausübung des Rechtes, die Reichsflagge zu führen, auch ohne Eintragung in das Schiffsregister befugt; allein die deutschen Fischerfahrzeuge, welche in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer — also jenseits von drei Seemeilen Entfernung von der Niedrigwassergrenze in der ganzen Längenausdehnung der Küste und der davor liegenden Inseln und Bänke — ihrem Gewerbe nachgehen wollen, sind verpflichtet, sich im Register ihres Heimatshafens einzutragen. Für jeden Hafen erfolgt die Eintragung unter fortlaufenden Nummern, mit Vorsetzung des oder der für den Hafen von der zuständigen höheren Verwaltungsbehörde bestimmten Unterscheidungsbuchstaben (Lettres initiales Art. V der Konvention). Jede Regierung stellt ein Verzeichnis dieser die Zugehörigkeit zu einem bestimmten deutschen Nordseehafen anzeigenden Unterscheidungsbuchstaben auf und teilt dieses Verzeichnis mit allen später etwa vorgenommenen Änderungen den übrigen vertragschließenden Mächten mit. — Außerdem publiziert die Reichsregierung alljährlich im Centralblatt eine statistische Übersicht über die deutschen Fischereifahrzeuge, welche in der Nordsee, außerhalb der Küstengewässer, Fischerei betreiben, unter Anführung der Zahl der zu jedem Heimatsstaat bzw. Heimatshafen gehörigen Schiffe mit Angabe des Bruttoraumgehalts rc. und der Unterscheidungsbuchstaben. So führen beispielsweise alle nach Altona zuständigen Fischerfahrzeuge die Unterscheidungsbuchstaben SD, Blankenese SB, Borkum AX, Bremen BB, Hamburg HH rc.

Der oder die Unterscheidungsbuchstaben und die Nummern sind auf jeder Seite am Bug des Fahrzeugs und zwar 8 oder 10 cm unterhalb des Schanddecks deutlich und in die Augen fallend anzubringen. Sie sind in Ölfarbe weiß auf schwarzem Grunde zu malen (Art. 8 der Konv. v. 6/5 1882).

Dieselben Buchstaben und Zahlen sind, in Öl gemalt, auch auf jeder Seite des Großsegels des Fahrzeugs unmittelbar über dem obersten Reffbande sehr sichtbar anzubringen, und zwar auf weißen Segeln in schwarzer, auf schwarzen Segeln in weißer Farbe, auf zwischenfarbigen Segeln in weißer oder schwarzer Farbe, je nachdem die zuständige höhere Behörde es für am meisten wirksam erachtet. Der oder die auf den Segeln angebrachten Buchstaben und Nummern müssen in jeder Richtung um ⅓ größer sein, als die am Bug des Schiffes angebrachten. Es ist verboten, die am Schiffskörper und auf den Segeln der Fischerfahrzeuge angebrachten Namen, Buchstaben und Nummern auf irgend welche Weise zu beseitigen, zu verändern, unkenntlich zu machen, zu verdecken oder sonst zu verheimlichen (Art. 10).

Offenbar kann eine solche Änderung nur und muß dann eintreten, wenn ein deutsches Fischerfahrzeug seinen Heimatshafen, den Ort seines Gewerbebetriebes, verändert.

Mit Hilfe dieser Einrichtungen ist die internationale Kontrolle in den Gewässern der Nordsee sowohl in Ansehung des Fischereibetriebes als auch in Ansehung der Bekämpfung des mißbräuchlichen Branntweinhandels unter den Nordseefischern außerhalb der Küstengewässer mit nennenswerter Wirksamkeit durchführbar geworden. S. hierzu die internationale Konvention v. 16/11 1887 bzw. 14/2 1893 zur Unterdrückung des Branntweinhandels unter den Nordseefischern auf hoher See und R.G. v. 4/3 1894 zur Durchführung jener Konvention (**Martens-Stoerk**, Nouv. Recueil Gén., 2e série, T. XIV p. 540 f.).

Die amtliche Liste aller Schiffe der deutschen Kriegs- und Handelsmarine mit ihren internationalen Unterscheidungsbuchstaben erscheint mit alljährlichen Ergänzungen und Nachträgen seit 1872

unter Aufsicht des Reichsamts des Innern des Deutschen Reiches; ebendort auch die Nachträge zur amtlichen deutschen Ausgabe des Internationalen Signalbuchs.

## § 6. Die Rechtsordnung an Bord.

### 1. Allgemeines.

Der Personenkreis, welcher den Einrichtungen des Schiffahrtsrechts unterstellt ist, umfaßt im weiteren Sinne alle diejenigen, welche, sei es mit ihrer Person direkt, sei es indirekt oder nur mit ihren wirtschaftlichen Interessen, an der Sch. beteiligt sind. Der in der älteren deutschen Fachlitteratur hervortretende empfindliche Mangel an Systematik bei Behandlung des Seerechts und Seeschiffahrtsrechts im allgemeinen zeigt sich auch darin, daß das „Personenrecht" des Schiffahrtsrechts willkürlich bald zu weit, bald zu eng gezogen wird, je nach der vorwiegenden Betonung des Privat- oder des öffentlichrechtlichen Gesichtspunktes.

So schließt Wagner in seiner Darstellung des Seerechts (Bindings Handbuch) in den Personenkreis des Seerechts den Reeder, Mitreeder, Korrespondentreeder, den Ladungsinteressenten und deren Stellvertreter ein und nimmt die Person des Reeders zum systematischen Anknüpfungspunkt, um die ganze Lehre von der Nationalisierung des Schiffes, vom Flaggenrecht, vom Vermessungswesen ꝛc. ins „Personenrecht" einzuschieben. Der IV. Abschnitt des „Personenrechts" behandelt a. a. O. mit ebenso widerspruchsvoller Vermischung unter dem Titel: „Personenrechtliche Stellung der auf einem Schiffe befindlichen Personen oder die Lehre von der Schiffsgewalt" vermögensrechtliche Fragen der Arrestfreiheit und gewerberechtliche Fragen der Qualifikation zur Ausübung technisch-gehobener Funktionen an Bord. Auch Lewis ist in seinen Darstellungen der Materie nicht frei von diesem der juristischen Durchdringung des Gesamtstoffes abträglichen Mangel der Systematik, wenn auch er (in Endemanns Handbuch) im Abschnitt von den „Personen des Seerechts" den Reeder und die Reederei zum äußeren Anlaß nimmt, um die Behandlung der gesamten Rechtsverhältnisse des Schiffes an das Eigentumsrecht am Schiffe anzuknüpfen.

Ausschlaggebend für die systematische Gliederung des Stoffes ist offenbar für die privatrechtliche Betrachtung der Materie der vermögensrechtliche Anspruch und die vermögensrechtliche Haftung des Reeders, der Reederei, des Ladungsinteressenten, der Versicherung ꝛc.; für die vorwiegend öffentlich-rechtliche Behandlung der Materie ist jedoch lediglich der Dienst entscheidend, die persönliche Dienststellung im Seemannsberufe, welche die Behandlung im Rahmen des Schiffahrtsrechts fordert und rechtfertigt. Zutreffend umschreibt auch Perels in seinem Handbuch des allg. öffentl. Seerechts im Deutschen Reich den hier zu behandelnden Stoff als „Rechtsverhältnisse des seemännischen Personals" und geht hierbei vom seemännischen Gewerbe aus (S. 101 ff.).

An keiner Stelle zeigt sich so sehr wie hier der materielle Fortschritt unseres modernen Schiffahrtsrechts gegenüber dem der älteren Epoche: sowohl in der Richtung des staatlichen Interesses für die Beaufsichtigung und für die Gestaltung des Schiffahrtsgewerbes, als im hochgestiegenen Maße der Einwirkung staatlicher Kontrollorgane. Während noch bis Mitte unseres Jahrhunderts für die „Annehmung und Abdankung des Schiffsvolks" lediglich die Grundsätze des Gesinderechts maßgebend gewesen (s. Miruß, Das Seerecht und die Flußschiffahrt nach den preuß. Gesetzen, Leipzig 1838, I. Bd. S. 267 ff.), hat der Umfang des Verkehrs und dessen gesteigerte Gefährlichkeit, sowie das Ausmaß der jetzt auf dem Spiel stehenden Interessen persönlicher und sachlicher Natur eine völlige Umgestaltung des Schiffahrtsrechts nach der angedeuteten Richtung hin zur Folge gehabt. Gegenüber der früher rein privatrechtlichen Auffassung der hier in Betracht kommenden Verhältnisse hat durch die allmähliche Umgestaltung des preußischen, dann des deutschen Verwaltungsrechts der Schiffahrtsbetrieb den Charakter eines in ausgedehntem Maße unter staatlicher Aufsicht stehenden Gewerbebetriebs angenommen. Lange vor Aufstellung der Parteiformel hat hier der socialpolitische Gedanke umfassende, wenn auch noch nicht seine obersten, erreichbaren Erfolge erzielt.

Im nachstehenden werden wir diejenigen hauptsächlichen Einrichtungen öffentlichrechtlicher Natur ins Auge fassen, welche dem seemännischen Gewerbebetriebe zu dienen bestimmt sind, und mit deren Hilfe der deutsche Staat seine Verwaltungsthätigkeit auch auf die berufsmäßig seefahrenden Personen ausdehnt. Vorweg sei hier bemerkt, daß die Einrichtungen in beschränktem Umfang auch für die Küstenschiffahrt und nur zu einem nunmehr durch das R.G. v. 15/6 1895 genau umschriebenen Maße auch für die Binnenschiffahrt und Flußschiffahrt auf konventionellen Strömen sinngemäße Anwendung finden.

### 2. Die verwaltungsrechtlichen Einrichtungen, betreffend die Schiffsbesatzung.

Die allmähliche Herausnahme der Schiffahrt aus dem Kreise lediglich privat- und vermögensrechtlicher Beurteilung und Regelung ihrer Betriebsformen vollzog sich mit Hilfe einer Reihe von Einrichtungen, welche insgesamt, bei aller Mannigfaltigkeit der Erscheinungsformen, auf denselben leitenden Grundgedanken zurückgeführt werden können. Ein sachkundiger Schriftsteller faßt ihn in die knappe Formel: es gilt „die Seefahrer gegen die vielfachen Gefahren, denen sie in ihrem Gewerbe ausgesetzt sind, mit Hilfe der Wissenschaft und der Technik so gut zu schützen, wie es nach menschlichem Ermessen überhaupt möglich ist" (Georg Wislicenus, Schutz für unsere Seeleute, Leipzig 1894). — Die hier in Betracht kommenden Rechtsinstitute, der inneren Beschaffenheit nach aufs engste zusammenhängend, lassen sich in vier Gruppen scheiden, deren jede um einen bestimmten gesetzgeberischen Grundgedanken zahlreiche Rechtsgebilde und Vorschriften zumeist zwingender Natur systematisch vereinigt. Die betreffenden Rechtsnormen haben zur Aufgabe A. die gewerberechtliche und berufsmäßige Ordnung der Schiffsbesatzung, deren eigenartiges Verhältnis zum

System des deutschen Gewerberechts; B. die Mitwirkung staatlicher Kontrollorgane bei Bildung und Auflösung des Mannschaftsverbandes; C. die staatliche Pflege der diesem Personenkreise eigentümlichen Sonderbedürfnisse in Gesetzgebung und Verwaltung und endlich D. die Aufstellung von sicheren Rechtsgrundsätzen für die Aufteilung und Ausübung der Schiffsgewalt an Bord.

### A. Die technische Gliederung der Schiffsbesatzung, Erwerbung und Verlust des Befähigungsnachweises für Seeschiffer, Steuerleute, Maschinisten und Lotsen.

Die für die privatrechtliche Haftung maßgebende Unterscheidung der Schiffbesatzung von der Schiffsmannschaft hat für das öffentliche Recht geminderte Bedeutung. Technisch versteht man unter Schiffsbesatzung die Gesamtheit der Personen, welche auf einem Schiffe ein Amt oder einen Dienst haben. Es gehören dazu der Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen (D. H.G.B. Art. 445). S. jetzt hierzu auch § 3 des R.G. v. 15/6 1895 über die Binnenschiffahrt, welches nur den Zwangslotsen von der Schiffsbesatzung ausschließt. Die genannten Personen können höhere Dienste zu versehen haben, wie die Ärzte, Zahlmeister, Proviantmeister, welche auf größeren Passagierschiffen vorkommen, die Maschinisten der Dampfschiffe; aber auch niedere, wie die Aufwärter, Köche (auf den größeren Passagierschiffen), Heizer. Sie sind in betreff der Rechte und Pflichten der Schiffsmannschaft durch das Gesetz gleichgestellt, ohne Unterschied, ob sie vom Schiffer oder Reeder angenommen sind (Semanns-O. § 3); sie haben daher auch den Anordnungen des Schiffers in Ansehung des Schiffsdienstes unweigerlich Folge zu leisten.

Welche Kategorieen der Schiffsleute zu den Offizieren zu rechnen, ist gesetzlich nicht bestimmt. Man muß sich daher an den Begriff halten, den man mit Offizier verbindet, zugleich auch die in den beteiligten Kreisen herrschenden Anschauungen berücksichtigen. Hiernach wird man nur den als Offizier bezeichnen, der ein Kommando auf dem Schiffe führt, einem relativ selbständigen Dienstkreise vorsteht. Das gilt nun unzweifelhaft und bedingungslos nur von den Steuerleuten, deren Zahl sich nach der Größe des Schiffes richtet; denn während auf kleinen Schiffen nur ein einziger Steuermann geführt wird — auf ganz kleinen Schiffen mit 3 bis 4 Mann Besatzung giebt es gar keinen Steuermann, sondern statt desselben einen Bestmann, der zugleich Matrosendienste versieht, — giebt es auf größeren Segelschiffen zwei (Ober- und Untersteuermann), auf den ganz großen Dampfschiffen drei auch vier, die als erster, zweiter u. s. w. Offizier bezeichnet werden. Der Bootsmann dagegen wird nur ausnahmsweise zu den Offizieren zu rechnen sein, nämlich dann, wenn er — was auf kleineren Schiffen, die nur einen Steuermann haben, vorkommt — Steuermannsdienste versieht. Alle übrigen Schiffsleute, die noch specielle Funktionen auf dem Schiffe haben, als Zimmermann, Koch, Segelmacher, gehören nicht dahin. Die Frage, wer von den Schiffsleuten als Offizier anzusehen, ist juristisch wichtig mit Rücksicht auf eine Reihe von Bestimmungen des D. H.G.B. (Art. 484, 490 Abs. 3, Art. 686) und der Seemannsordnung. Ganz besonders in betreff der den Seemannsämtern auferlegten Verpflichtung, auf die Beschwerde auch nur eines Offiziers, daß das Schiff nicht seetüchtig oder nicht gehörig verproviantiert sei, eine Untersuchung eintreten zu lassen. Der Beschwerde von Schiffsleuten wird die gleiche Wirksamkeit nur dann beigelegt, wenn sie von dreien zugleich ausgeht (Seem.O. § 47; Lewis in Endemanns Handbuch S. 105).

Unbekümmert um den in Berufskreisen herrschenden Sprachgebrauch mußte die Reichsgesetzgebung von der Erwägung ausgehen, daß eine Garantie für die Befähigung aller derjenigen Funktionäre zu ihrem Berufe erforderlich sei, welchen dauernd oder für gewisse Umstände die Führung eines Seeschiffes übertragen wird, oder welche anderweit beim Betriebe der Schiffahrt leitende Funktionen ausüben, und von deren Qualifikation und Zuverlässigkeit daher vornehmlich die Sicherheit des Schiffes selbst, Leben und Wohl der eingeschifften Personen, Güter 2c. abhängig ist. Das Gewerbe der Schiffer, Seesteuerleute, Maschinisten der Seedampfschiffe und Lotsen ist daher aus dem System der Gewerbefreiheit nach der deutschen Gewerbeordnung vom Jahre 1869 herausgenommen und unter den Vorbehalt des Befähigungsnachweises nach behördlicher Prüfung gestellt. Der hier einzielende § 31 der Gew.O. lautet:

> Seeschiffer, Seesteuerleute, Maschinisten der Seedampfschiffe und Lotsen müssen sich über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugnis der zuständigen Verwaltungsbehörde ausweisen.
>
> Der Bundesrat erläßt die Vorschriften über den Nachweis der Befähigung. Die auf Grund dieses Nachweises erteilten Zeugnisse gelten für das ganze Reich, bei Lotsen für das im Zeugnis angeführte Fahrwasser.
>
> Soweit in betreff der Schiffer und Lotsen auf Strömen infolge von Staatsverträgen besondere Anordnungen getroffen sind, behält es dabei sein Bewenden. —

Nach der Begründung zum Entwurf von 1869 bildet § 31 die Ausführung des Art. 54 der R.V., wonach das Reich die Bedingungen festzustellen hat, von welchen die Erlaubnis zur Führung eines Seeschiffes abhängig ist. Das Erfordernis eines Befähigungszeugnisses rechtfertigt sich durch das Beispiel der meisten seefahrenden Nationen und durch die Erwägung, daß der Geschicklichkeit des Schiffsführers nicht nur das Leben der Mannschaften und Passagiere anvertraut wird, sondern daß die reichsgesetzlichen Bestimmungen über die Verhältnisse der Schiffsmannschaft dem Schiffsführer zugleich strenge disciplinarische Befugnisse gewähren, die nur solchen Händen anvertraut werden können, die ihre Befähigung zu ihren Funktionen nachgewiesen haben. Dementsprechend sind Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom Bundesrat erlassen und am 25/9 1869 bekannt gemacht worden (B.G.Bl. S. 660 ff., dazu Abänderung in der Bek., betr. die Zulassung als Schiffer auf kleiner Fahrt mit Hochseefischereifahrzeugen, v. 12/3 1885 [R.G.Bl. S. 82]). In Verbindung hiermit stehen die gleichfalls vom Bundesrat erlassenen und am

30/5 1870 (B.G.Bl. S. 314 ff.) bekannt gemachten Anordnungen über das Prüfungsverfahren und über die Zusammensetzung der Prüfungskommissionen. Neue Vorschriften über den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen und über das Verfahren bei den betreffenden Prüfungen sind vom Bundesrat erlassen und am 6/8 1887 bekannt gemacht worden (R.G.Bl. S. 395 ff.), dazu die Bek., betr. die Befähigungszeugnisse für Schiffer auf kleiner Fahrt mit Hochseefischereifahrzeugen und die Berechnung der Steuermannsfahrzeit, v. 15/6 1888 (R.G.Bl. S. 185).

Für die Befähigung zum Seeschiffer sind verschiedene Erfordernisse aufgestellt; je nachdem es sich um die Befähigung zum Schiffer auf Küstenfahrt, zum Schiffer auf kleiner Fahrt oder zum Schiffer auf großer Fahrt handelt. Unter Küstenfahrt wird hier verstanden die Fahrt zwischen allen Plätzen der Festlands- und Inselküste von Antwerpen bis Windau (mit Einschluß von Helgoland, jedoch ausschließlich der Strecke nördlich vom Aggerkanal und Frederikshavn, sowie der Umfahrt um Skagen); ferner die Fahrt an der Küste der im Kattegat und südlicher gelegenen dänischen Inseln (einschließlich der Insel Bornholm) und endlich die Fahrt an der schwedischen Küste von Gothenburg bis Kolmar (einschließlich der Insel Öland). Doch wird vorausgesetzt, daß die Fahrt betrieben wird entweder mit Segelschiffen von weniger als 200 cbm Bruttoraumgehalt oder mit Schleppdampfern und sonstigen Schleppschiffen (ohne Rücksicht auf die Größe), die nicht dem Güter- oder Personentransport dienen (Bek. v. 6/8 1887 § 1). Kleine Fahrt ist in diesem Zusammenhange die mit Schiffen von weniger als 400 cbm Bruttoraumgehalt betriebene Fahrt in der Ostsee, in der Nordsee bis zum 61. Grad nördlicher Breite und im englischen Kanal, soweit sie nicht unter den Begriff der Küstenfahrt fällt (§ 2). Große Fahrt endlich ist die Fahrt, welche die für die kleine Fahrt räumlich oder hinsichtlich der Schiffsgröße festgesetzten Grenzen überschreitet (a. a. O. § 3). Die Zulassung als Schiffer auf Küstenfahrt wird bedingt durch die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden 50monatlichen Fahrzeit auf Seeschiffen oder Seefischereifahrzeugen. Das in diesem Falle von der zuständigen Behörde zu erteilende Befähigungszeugnis setzt nicht die Ablegung einer Prüfung voraus (a. a. O. § 4). Dagegen setzt die Zulassung als Schiffer auf kleiner Fahrt und Schiffer auf großer Fahrt der Regel nach voraus die Absolvierung einer Prüfung (Schifferprüfung für kleine Fahrt — Schifferprüfung für große Fahrt (§§ 5, 9 1) vor einer von der betreffenden Landesregierung niedergesetzten Prüfungskommission (§§ 17, 35; Verzeichnis der Kommissionen im Handbuch für die deutsche Handelsmarine, so Jahrgang 1889 S. I 16—18; Bek. der Prüfungskommission im C.Bl., ferner im R.A. und in den amtlichen lokalen Publikationsorganen). Die Zulassung zur ersteren Prüfung hat zur Bedingung die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15. Jahres folgenden mindestens 60monatlichen Fahrzeit zur See (§ 6); die zur letzteren die Zurücklegung einer auf die Zulassung als Steuermann folgenden mindestens 24monatlichen Fahrzeit als Steuermann auf großer Fahrt, der die Fahrzeit zur See als Deckoffizier der Kriegsmarine nach der in der Marine oder vor einer staatlichen Prüfungskommission bestandenen Steuermannsprüfung gleichsteht (§ 13), oder als Schiffer auf kleiner Fahrt und die Ausführung von nautischen Beobachtungen und Berechnungen während der betreffenden Fahrten, worüber die schriftlichen Aufzeichnungen und Ausführungen vorzulegen sind (§ 10). Ohne besondere Schifferprüfung sind als Schiffer auf kleiner Fahrt zuzulassen die als Steuermann zugelassenen (§ 5 Abs. 2); als Schiffer auf großer Fahrt ehemalige Seeoffiziere der Kriegsmarine, vom Unterlieutenant zur See an; doch müssen solche eine auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgende mindestens 69monatliche Fahrzeit zur See durchgemacht haben, und zwar müssen bei den Unterlieutenants von dieser Fahrzeit mindestens 24 Monate in der Charge als Unterlieutenant zur See oder als Steuermann auf großer Fahrt zugebracht sein (§ 11). Auch soll bis auf weiteres für die Zulassung als Schiffer auf kleiner Fahrt mit Hochseefischereifahrzeugen der Nachweis der (sonst für die Zulassung zur Prüfung geforderten) 60monatlichen Fahrzeit ohne Absolvierung der Prüfung genügen (Bek., die Zulassung als Schiffer auf kleiner Fahrt mit Hochseefischereifahrzeugen, v. 12/3 1885; Bek., betr. die Befähigungszeugnisse für Schiffer auf kleiner Fahrt mit Hochseefischereifahrzeugen, v. 15/6 1888). In allen Fällen, mag die Zulassung auf Grund einer Prüfung oder ohne solche erfolgen, wird dem um die Zulassung Nachsuchenden ein Befähigungszeugnis der zuständigen Verwaltungsbehörde erteilt. Diese Behörden sind Landesbehörden, keine Reichsbehörden (Verzeichnis derselben im Handbuch für die deutsche Handelsmarine, so in dem Jahrg. 1889, I S. 19 f.). Zur Beaufsichtigung des Schifferprüfungswesens (wie Steuermannsprüfungswesens) werden vom Reichskanzler nach Anhörung des Bundesratsausschusses für Handel und Verkehr Reichsinspektoren bestellt, welche darauf zu achten haben, daß die in Bezug auf die Prüfungen erlassenen Vorschriften befolgt und überall gleichmäßige Anforderungen an die Prüflinge gestellt werden, auch in bestimmten Fällen Einspruch gegen die Entscheidungen der Kommission erheben dürfen. Zur Zeit fungiert nur einer (Bek. v. 6/8 1887 § 56; s. auch Handbuch für die deutsche Handelsmarine, Jahrg. 1889, S. I 16).

Neben Schiffer und Steuermann nehmen in der Besatzung eine besonders wichtige Stelle die Maschinisten ein. Um der großen Interessen willen, deren Erhaltung von ihrer Tauglichkeit und Tüchtigkeit abhängt, hat die neuere Gesetzgebung auch den Gewerbebetrieb der Maschinisten aus der Zahl der freien Gewerbe, wozu derselbe noch nach der Reichs-Gewerbeordnung gehörte, herausgenommen und dafür das Erfordernis staatlicher Genehmigung aufgestellt. Das R.G., betr. den Gewerbetrieb der Maschinisten auf Seedampfschiffen, v. 11/6 1878 läßt die von der Gewerbeordnung über die Seesteuerleute getroffenen Bestimmungen auch auf die Maschinisten der Seedampfschiffe Anwendung finden und verlangt auch von diesen, daß sie sich über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein Befähigungszeugnis der zuständigen Verwaltungsbehörde ausweisen. Auf Grund dieses Gesetzes, wie auf Grund der Gew.O. § 31 hat nun der Bundesrat

Vorschriften über den Nachweis der Befähigung und über das Verfahren bei den Prüfungen der Maschinisten auf deutschen Seedampfschiffen erlassen, welche am 30/6 1879 veröffentlicht worden sind (C.Bl. 1879 S. 427 ff.). Dazu Bek. v. 16/4 1885 (C.Bl. S. 164), 15/11 1886 (S. 389), 12/11 1887 (S. 550), 18/7 1889 (S. 429). Die Befähigung wird der Regel nach dargethan durch Ablegung einer Prüfung vor einer der von den Landesregierungen niedergesetzten Prüfungskommissionen (Verzeichnis derselben in Handb. für die deutsche Handelsmarine, Jahrg. 1889, S. I 18 f.). Je nach dem Grade der Befähigung werden drei Klassen von Maschinisten unterschieden, Maschinisten erster, zweiter und dritter Klasse. Maschinisten dritter Klasse sind befähigt zur Leitung der Maschinen von Schleppdampfschiffen, Fischereidampfschiffen und solchen Seedampfschiffen, deren Fahrten sich nicht über 50 Seemeilen von der deutschen, niederländischen oder belgischen Küste erstrecken; Maschinisten zweiter Klasse zur Leitung der Maschinen von Seedampfschiffen auf europäischer Fahrt zwischen europäischen Häfen, sowie Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Asowschen Meeres); Maschinisten erster Klasse zur Leitung der Maschinen von Seedampfschiffen auf allen Meeren (großer Fahrt). Auf Grund der Absolvierung der entsprechenden Prüfung wird das Befähigungszeugnis für die betreffende Klasse von der zuständigen Verwaltungsbehörde (einer Landesbehörde) erteilt (Bek. v. 30/6 1879 §§ 1 u. 2; vgl. § 4 in Verbindung mit der Bek. v. 18/7 1889). Voraussetzung für die Zulassung zur Maschinistenprüfung dritter Klasse ist die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden mindestens 48monatlichen Lehrzeit, entweder ganz im Maschinenpersonal von Dampfschiffen oder teilweise in solchem (mindestens 12 Monate an Bord in Fahrt befindlicher Seedampfer), teilweise in einer Maschinenwerkstatt: für die Zulassung zur Maschinistenprüfung zweiter Klasse die Zurücklegung einer auf den Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden mindestens 60monatlichen Lehrzeit (in einer Maschinenwerkstatt mindestens 24 Monate oder im Maschinenpersonal von Dampfschiffen mindestens 24 Monaten an Bord in Fahrt befindlicher Seedampfer); für die Zulassung zur Maschinenprüfung erster Klasse die Zurücklegung einer mindestens 24monatlichen Dienstzeit als Maschinist zweiter Klasse auf in Fahrt befindlichen Seedampfern (Bek. v. 30/6 1879 § 3). Ohne Ablegung einer Prüfung dürfen Maschinisten und Maschinen-Ingenieure, welche im Dienst der Kriegsmarine gestanden (sowie auch Personen, die in der ihnen bei der Entlassung aus dem aktiven Dienst oder nach beendeter Übung erteilten Charge später eine Übung bei der Kriegsmarine durchgemacht) und ihre Befähigung durch Zeugnisse der zuständigen Marinebehörden nachweisen, als Maschinisten auf deutschen Seedampfschiffen fungieren, und zwar ehemalige Obermaschinisten-Applikanten als Maschinisten dritter Klasse: ehemalige Maschinistenmaate und Ober-Maschinistenmaate als Maschinisten zweiter Klasse und ehemalige Maschinisten, Ober-Maschinisten, Maschinen-Ingenieure als Maschinisten erster Klasse. Auch für sie werden aber die Befähigungszeugnisse von den zuständigen Verwaltungsbehörden ausgefertigt (Bek. v. 30/6 1879 § 6, v. 15/11 1886; vgl. über die Befähigungszeugnisse, welche denen erteilt werden, die vor dem 1/1 1880, dem Tage des Inkrafttretens der Vorschriften, Maschinistendienste gethan haben, § 5 der Bek. v. 30/6 1879 u. Bek. v. 16/4 1885). Zur Beaufsichtigung des Maschinisten-Prüfungswesens werden vom Reichskanzler nach Anhörung des Bundesratsausschusses für Handel und Verkehr Reichs-Inspektoren bestellt (Bek. v. 30/6 1879 § 29; Handbuch f. d. deutsche Handelsmarine Jahrg. 1889, S. I 18).

Unter Lotsen versteht man die nicht zur Schiffsbemannung gehörigen Personen, welche gewerbsmäßig die Führung von Schiffen beim Passieren bestimmter Gewässer übernehmen. Im Unterschied von den übrigen bisher genannten Personen ist der Lotse in der Regel ein selbständiger Gewerbtreibender, er tritt nicht als Hilfsperson des Schiffsunternehmers in die Schiffsbesatzung oder Schiffsmannschaft ein, sondern er macht aus dem Geleite der Schiffe ein selbständiges Gewerbe und übernimmt die Dienstleistung kraft eines Werkverdingungs-, nicht kraft eines Dienstvertrags. Nur sehr ausnahmsweise kommt es vor, daß ein Lotse sich zu einem Schiffahrtsbetrieb (einer Reederei) in ein dauerndes Arbeitsverhältnis begiebt. Häufiger geschieht es bei den Seelotsen, insbesondere wo für die Schiffe die Pflicht zur Annahme eines Lotsen für ein bestimmtes Gewässer (Lotsenzwang) besteht, daß der Lotse als Beamter, mit einer Amts- und Polizeigewalt ausgerüstet, bestellt wird; durch die Gewerbeordnung ist die Anstellung der Lotsen mit Beamteneigenschaft nicht ausgeschlossen, und es kommen insoweit für die Bestellung des Lotsen nicht die Vorschriften der Gewerbeordnung, sondern die für das Beamtenverhältnis maßgebenden Vorschriften in Anwendung.

Da der Bundesrat seither von der ihm nach Abs. 2 § 31 Gew.O. zustehenden Befugnis, über den Befähigungsnachweis der Lotsen Bestimmung zu treffen, noch keinen Gebrauch gemacht hat, ist es Sache der Landesgesetzgebung geblieben, Vorschriften über die Zulassung zum Lotsengewerbe nach § 34 Abs. 3 der Gew.O. zu erlassen. Da die Seelotsen nach § 31 Abs. 1 Gew.O. ein Befähigungszeugnis besitzen müssen, muß man wohl folgern, daß die Landesregierungen bis zum Erlaß von Reichsvorschriften verpflichtet sind, von der ihnen nach § 34 Abs. 3 Gew.O. zustehenden Befugnis in dem Sinne Gebrauch zu machen, daß die Zulassung zum Gewerbe der Seelotsen von dem Nachweis der Befähigung abhängig gemacht wird.

Das Befähigungszeugnis hat die Natur einer gewerbepolizeilichen Genehmigung mit der Besonderheit, daß sie nicht zum selbständigen Gewerbebetrieb, sondern zur persönlichen Vornahme bestimmter gewerblicher Verrichtungen der Seeschiffahrt erteilt wird. Im übrigen finden aber auf das Befähigungszeugnis die allgemeinen Grundsätze der Gewerbeordnung über die zu einem Dienstleistungs- (Beförderungs-, Verkehrs-)gewerbe zu erteilende polizeiliche Zulassung Anwendung; insbesondere können auch Reichsausländer das Zeugnis erwirken; es besteht bei Erfüllung der vorgeschriebenen Erfordernisse ein Anspruch auf Erteilung des Zeugnisses. Die für den Betrieb des Gewerbes als Seeschiffer, Seesteuermann oder Seedampfschiffsmaschinist erteilten Patente dürfen weder auf Zeit erteilt,

noch im Verwaltungswege widerrufen werden. Ingleichen ist die Untersagung der Ausübung des Gewerbebetriebes durch richterliches Erkenntnis oder die Patententziehung infolge eines solchen nicht anhängig. Für bestimmte Fälle ist jedoch reichsgesetzlich vorgesehen, daß die Zeugnisse wegen Zuwiderhandlungen gegen die Berufspflichten zurückgezogen werden können, nämlich dann, wenn sich ergiebt, daß der Schiffer, Steuermann, Maschinist einen Seeunfall oder dessen Folgen durch Mangel der für das Gewerbe erforderlichen Eigenschaften herbeigeführt hat, § 26 des G. v. 27/7 1877 über die Untersuchung der Seeunfälle (R.G.Bl. S. 549) vgl. mit dem G. v. 11/6 1878, betr. die Maschinisten u. s. f. (R.G.Bl. S. 109); zur Entschließung über die Zurückziehung ist das Seeamt und in zweiter Instanz das Oberseeamt zuständig. Es kann aber demjenigen, welchem das Zeugnis in dieser Weise entzogen wurde, die Gewerbsbefugnis nach Ablauf eines Jahres von der Rechtskraft des Urteils an durch das Reichsamt des Innern wieder eingeräumt werden, wenn anzunehmen ist, daß er fernerhin den Pflichten seines Gewerbes genügen werde (§ 34 ebenda).

Einen weiteren Ausbau erhielt das im deutschen Schiffahrtsrecht herrschende System des Befähigungsnachweises für technisch gehobene Funktionen an Bord eines Seeschiffes durch die Aufstellung des Grundsatzes, daß jeder Seeschiffer und Seesteuermann vom 1/1 1893 ab gleichzeitig mit dem Nachweis der vorgeschriebenen Fahrzeit auch den Nachweis zu erbringen hat, daß er nicht farbenblind ist. Die große Bedeutung dieser subjektiven Eignung für die Durchführung der für das internationale Seestraßenrecht aufgestellten Sicherungsvorschriften trat erst auf Grund neuerer Untersuchungen in den Kreis juristischer Erwägung ein und führte zur Anerkennung des Bedürfnisses nach Prüfung des Farbensinnes bei dem im Eisenbahn- und im Schiffahrtsbetriebe stehenden Personal. Auf Grund der Bek. des R.K., betr. den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen, v. 11/6 1891 (R.G.Bl. S. 348), wurden die Grundsätze für die Untersuchung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf Farbenblindheit, wie folgt, festgestellt: Die erste Untersuchung erfolgt durch einen einzelnen Sachverständigen; wenn die erste Untersuchung Farbenblindheit ergiebt, so kann der Untersuchte eine zweite Untersuchung verlangen. Die zweite Untersuchung erfolgt durch eine Kommission von drei Sachverständigen, unter welchen ein Arzt sich befindet. Wenn auch die zweite Untersuchung Farbenblindheit ergiebt, so kann der Untersuchte nach Ablauf eines Jahres die Wiederholung dieser Untersuchung verlangen.

Die Untersuchung geschieht vermittelst des Holmgrenschen Verfahrens unter Benutzung einer Sammlung verschiedenfarbiger Wollbündel. Die Sammlung soll stets mehr als 120 verschieden gefärbte Wollbündel enthalten, in welchen alle Farben, von jeder mehrere Töne und die Töne selbst in mehreren Schattierungen vertreten sind. Die Farben grün und grau, ganz besonders aber rosa, blau und violett, hellbraun, gelb und rot sollen in einer größeren Anzahl von Tönen und Schattierungen vertreten sein (C.Bl. 1891 S. 156).

In Preußen, Hamburg, Lübeck, Mecklenburg &c. sind in Verbindung mit Navigationsschulen, Seemannsämtern &c. Untersuchungsstellen für die gebühren- und kostenfreie Untersuchung von Seeleuten auf Farbenblindheit eingerichtet (s. C.Bl. 1891, S. 271, 315 &c.).

## B. Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft.

### a. Rechtsquellen und Ämter-Organisation.

Die Zugehörigkeit der deutschen Küste zu mehreren deutschen Staaten hat andauernd im deutschen Seerecht lediglich die Bedingung der Verwertung deutschen Kapitals im Schiffahrtsbetriebe als Rechtstitel für die Verleihung des Flaggenrechts zur Folge gehabt. Die politische Zerrissenheit machte es unmöglich, einen gewerblichen Schutz der Küstenbewohnerschaft in gleicher Weise eintreten zu lassen, wie dies z. B. in Österreich oder Frankreich der Fall ist, in welchen Staaten das Seerechtssystem die Nationalisierung des Schiffes von der jedesmaligen Indienststellung nationaler Mannschaften zu zwei Dritteln, drei Vierteln &c. abhängig macht. Im Anschluß hieran blieb die Ordnung der Rechtsverhältnisse der Schiffsleute auf deutschen Kauffahrteischiffen, namentlich die Annahme und Entlassung des Schiffsvolks, lediglich unter der Geltung der für das Gesinde maßgebenden Partikularrechtsnormen. Der Eigenart des Dienstverhältnisses wurde nur durch den Umstand Rechnung getragen, daß für den Abschluß des Vertrages ohne Rücksicht auf die Höhe der wechselseitigen wirtschaftlichen Leistung die schriftliche Form zur Pflicht gemacht war. Hierin liegt die Bedeutung der Vorschrift des A.L.R. II Tit. 8 § 1535: „Der Schiffer ist schuldig, ehe er in See geht, mit dem Volke einen schriftlichen Verdung oder sogenannte Musterung zu errichten."

In dieser gesetzlichen Forderung der Schriftlichkeit des Vertrages, auf welche die moderne Gesetzgebung im Hinblick auf die Kontrolle staatlicher Musterungsbehörden verzichten konnte — s. § 24 d. Seem.O. —, ist der Ausgangspunkt für die moderne Entwickelung des staatlichen Musterungsaktes zu erblicken, nicht wie Wagner (Handbuch des Seerechts S. 336) annimmt, in dem Verbote der Doppelverheuerung. Die Forderung der Schriftlichkeit zu einer Zeit, da die Volksbildung, zumal in der Küstenbevölkerung und in den Schichten, aus welchen sich die Mannschaft rekrutierte, führte mit Notwendigkeit zum gewerbemäßigen Vermittlertum in der Gestalt des Heuerbasen. Die Munizipalisierung bzw. Verstaatlichung dieser Thätigkeit in den Niederlanden und in England wirkte vorbildlich auf die Entwickelung staatlicher Organe in den deutschen Küstenstädten, besonders aber in den deutschen Hansestädten. Seit der für die gesamte Gestaltung des modernen Seerechts maßgebenden Merchant Shipping Act 1854 knüpft die Ausbildung staatlicher Organe für die Kontrolle des Heueraktes an die Einrichtung des shipping masters an, für die Beaufsichtigung nicht nur des Heueraktes, sondern der persönlichen Verhältnisse des Seemanns im allgemeinen. Sowie im Inland zur Zeit vor der Einigung der norddeutschen Küstenstaaten jeder Zusammenhang für die hier in Betracht kommenden staatlichen Einrich-

tungen fehlte, so war auch im Auslande die Intervention diplomatischer und konsularischer Funktionäre deutscher Staaten durch abweichende Grundsätze geordnet. Gewerbebetrieb sowohl als Handhabung der Manneszucht innerhalb der seefahrenden Bevölkerung entbehrten daher der Sicherheit und Bestimmtheit. Die Versuche der Partikularstaaten, durch ergänzende Gesetze einzugreifen, erwiesen sich als vergeblich, auch nachdem das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch zum gemeinsamen Anknüpfungspunkte gedient hatte. Als Grundlagen der Rechtsreform kamen in Betracht von preußischen Gesetzen:

1. das G., betr. die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft auf den Seeschiffen, v. 26/3 1864 (G.S. S. 693), welches — ebenso wie die unter 2, 3 und 4 erwähnten Gesetze — mittelst VV. v. 24/6 und 5/7 1867 (G.S. S. 1133, 1165) auch in den Provinzen Schleswig-Holstein und Hannover und mittelst G. v. 9/3 1870 (G.S. S. 248) im Jadegebiet eingeführt worden war;
2. das G. zur Aufrechterhaltung der Mannszucht auf den Seeschiffen v. 31/3 1841 (G.S. S. 64);
3. das G. über die Bestrafung von Seeleuten preußischer Handelsschiffe, welche sich dem übernommenen Dienste entziehen, v. 20/3 1854 (G.S. S. 134);
4. das G. über die Einführung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs v. 24/6 1861 (G.S. S. 449), Art. 56.

Für Oldenburg und Hamburg G., betr. die Schiffsmannsordnung für das Großherzogtum Oldenburg v. 11/5 1864 und Hamburgische Semannsordnung v. 22/12 1865. Zu erwähnen sind außerdem noch die Reglements für die Wasserschoute zu Hamburg und zu Kuxhaven von demselben Tage.

In Bremen war das Hauptgesetz die obrigkeitliche V., die Pflichten und Rechte der auf bremischen Seeschiffen fahrenden Seeleute und die Musterrolle betr., v. 15/11 1852 — aufrecht erhalten im E.G. zum H.G.B. (§ 43) neben letzterem.

Dazu kommt die obrigkeitliche V., die Revision der Wasserschout-Ordnung von 1805 betr., v. 6/1 1862.

Der Entwurf einer revidierten Semannsordnung vom Jahre 1869 ist nicht zum Abschluß gelangt.

In Lübeck endlich galt im wesentlichen unverändert — auch nach der Publikation des Handelsgesetzbuchs — die V. über die Stellung und Disciplin der Mannschaft auf den Seeschiffen v. 6. bzw. 11/4 1853 nebst dem Reglement für den Wasserschout v. 6. bzw. 12/4 1853.

Die politischen Neugestaltungen der Jahre 1867 und 1870 machten die einheitliche Ordnung der Rechtsquellen und der Amtsorganisation zur Kontrolle der Rechtsverhältnisse der Schiffsleute, sowie die Ersetzung des zerstreuten Gesetzesstoffes durch eine einheitliche Seemannsordnung unabweislich. Das Allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch regelte die Rechtsverhältnisse der Schiffsmannschaft — abgesehen von einzelnen, in anderen Abschnitten zerstreuten Bestimmungen, wie z. B. den Artikeln 445, 446, 453, 495, 742, 757, 761, 765, 772, 906, 908, 911 — in dem vierten Titel des fünften Buches (Art. 528—556). Es erschöpfte aber den Gegenstand auch nicht annähernd in dem Umfange, wie dies als Aufgabe einer „Seemannsordnung" anzusehen war. Vor allem enthielt das Handelsgesetzbuch — seiner gesamten Anlage und Bestimmung gemäß — überwiegend nur Satzungen privatrechtlichen Inhalts. Die dem öffentlichen Rechte angehörigen Beziehungen, insbesondere die polizeiliche und die strafrechtliche Seite, sind ganz ausgeschlossen oder doch nur gelegentlich in einzelnen Bestimmungen berührt gewesen. Aber auch in vielen privatrechtlichen Fragen bewegte sich das Handelsgesetzbuch innerhalb verhältnismäßig enger Grenzen. Man war daher vor die Alternative gestellt, entweder den gesetzlichen Stoff, soweit er in das Handelsgesetzbuch Aufnahme gefunden hatte, dort zu belassen und damit von vornherein auf die für jede Seemannsordnung unerläßliche Vollständigkeit, Übersichtlichkeit und Verständlichkeit zu verzichten, oder aber diesen Stoff ebenfalls in das neue Gesetz zu übernehmen und mit dessen übrigen Bestimmungen zu einem einheitlichen Ganzen zusammenzufügen. Die Reichsgesetzgebung schlug diesen letzteren Weg ein und entschloß sich, in Verbindung mit der neuen Kodifikation zugleich den Titel 4 Buch V des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs außer Kraft zu setzen. An sich blieb freilich ein solcher Eingriff noch immer unerwünscht. Es entstand durch ihn in dem V. Buche des Handesgesetzbuchs eine Lücke, welche die gesamte Ökonomie desselben durchbricht, die Bedeutung dieses Buches als eines die sämtlichen privatrechtlichen Verhältnisse des Seerechts zusammenfassenden Ganzen beeinträchtigt und um so fühlbarer erscheint, als in anderen Abschnitten des Handelsgesetzbuchs auf Vorschriften des nunmehr aufgehobenen Titels vielfach Bezug genommen ist. Dem tritt hinzu, daß die Handelsgesetzbücher fast aller seefahrenden Nationen, insbesondere das französische und die dem letzteren mehr oder minder nachgebildeten, das Verhältnis der Schiffsmannschaft mit in ihren Bereich ziehen, und daß die deutsche Gesetzgebung, wenn sie dieses Verhältnis nunmehr zum Gegenstande eines besonderen Gesetzes machte, hierin die vom internationalen Gesichtspunkte aus sich empfehlende, gegenwärtig bestehende Übereinstimmung aufgab. Einmal indes berührten die eben angedeuteten Bedenken nicht sowohl den Inhalt, als vielmehr — im wesentlichen wenigstens — nur die Form und das System. Sodann aber ist vor allem zu erwägen gewesen, daß die Entscheidung zu Gunsten der nach obigem sich darbietenden anderen Alternative geradezu dem Verzicht auf die Herstellung einer „Seemannsordnung" überhaupt gleichgekommen wäre. Denn die Aufgabe einer solchen besteht eben, was die formelle Seite anlangt, in erster Linie gerade darin, daß das gesamte Material vollständig und erschöpfend zusammengefaßt wird, daß eine selbständige, in sich abgeschlossene, nach allen Seiten hin leicht übersichtliche und faßliche Grundlage ebensowohl den zunächst Beteiligten selbst, wie auch denjenigen Organen geboten wurde, welche zur Untersuchung, Entscheidung und anderweiten Erledigung der auf der Reise, besonders im Auslande entstehenden Streitigkeiten zwischen Schiffer und Mannschaft berufen sind. Auf diesen Grundlagen baute sich die den wichtigsten Teil des seerechtlichen Personenrechts erschöpfend behandelnde Seemannsordnung v. 27/12 1872 auf.

Der verwaltungsrechtliche Schwerpunkt der

Rechtsreform lag in der Einrichtung von Seemannsämtern im Bereiche der gesamten deutschen Küstenentwickelung nach einheitlichen Grundsätzen. Diesen Seemannsämtern ist seither die Regelung der Rechtsbeziehungen zwischen dem Schiffer und der Schiffsmannschaft übertragen. Als solche fungieren innerhalb des Reichsgebiets die Musterungsbehörden, im Auslande die Reichskonsulate. Während letztere Reichsbehörden sind, erscheinen die ersteren als Landesbehörden, wie auch die über denselben stehenden Aufsichtsbehörden denselben Charakter haben. Allein die Oberaufsicht über die Geschäftsführung der Musterungsbehörden führt das Reich (Seem.O. § 4). Die Musterungsbehörden sind größtenteils kollegialisch organisierte Behörden, zuweilen erscheinen aber als solche Einzelbeamte, so namentlich in den Hansestädten unter dem Namen Wasserschout. Das Seemannsamt hat polizeiliche Funktionen; dasselbe hat die Seefahrtsbücher, die im Reichsgebiet die Voraussetzung für den Eintritt in den Schiffsdienst bilden, auszufertigen (Seem.O. § 5); vor ihm findet die Musterung statt (Seem.O. §§ 11, 16); dasselbe fertigt die Musterrolle aus (§ 12); es hat Unterschriften des Schiffers unter den dem Schiffsmann zu erteilenden Bescheinigungen und Zeugnissen zu beglaubigen (§ 19 in Verbindung mit § 17); es kann den angemusterten Schiffsmann, der sich dem Antritt oder der Fortsetzung des Dienstes entzieht, dazu zwangweise anhalten (§ 29); dasselbe hat Heuerbeträge unter bestimmten Umständen, sowie den an Bord befindlichen Nachlaß des verstorbenen Schiffsmanns zur Übermittelung an die Empfangsberechtigten entgegenzunehmen (§§ 42, 52). Untersuchungen über den seetüchtigen Zustand des Schiffes und die genügende Verproviantierung desselben auf erhobene Beschwerde von Schiffsleuten herbeizuführen (§ 47); auch hängt es von der Genehmigung des Seemannsamtes ab, ob der Schiffsmann im Auslande (abgesehen vom Falle des Flaggenwechsels) den Dienst verlassen (§ 64), resp. der Schiffer den Schiffsmann im Auslande zurücklassen darf (§ 71). An dieses hat seitens des Schiffers die Ablieferung eines Schiffsmanns zu erfolgen, der sich einer mit schwerer Strafe bedrohten Handlung schuldig gemacht hat (§ 103). Bei gewissen, durch die Seemannsordnung mit Strafe bedrohten Vergehen hat das Seemannsamt die Untersuchung vorzunehmen und eine vorläufige Entscheidung zu treffen, wogegen allerdings seitens des Beschuldigten gerichtliche Entscheidung beantragt werden kann (§ 101). Bei Streitigkeiten zwischen Schiffsmann und Schiffer wird dem Seemannsamt zur Pflicht gemacht, eine gütliche Ausgleichung zu versuchen, sobald solche zu seiner Kenntnis gelangen, wie dasselbe in gewissen Streitsachen zwischen Schiffsmann und Schiffer provisorische, in betreff der dem ersteren vom letzteren zu erteilenden Zeugnisse auch definitive Entscheidungen zu treffen hat (§§ 46, 105, 19). Ein Verzeichnis der in den Bundesseestaaten fungierenden circa 100 Seemannsämter und der denselben vorgesetzten Landesbehörden findet sich im Jahrbuch für die deutsche Handelsmarine, Jahrg. 1889, S. I 27—32.

Seemannsämter im Auslande sind die Konsulate des Deutschen Reichs. In dieser Eigenschaft sollen sie — so schreibt das Cirkular des R.K. v. 22/2 1873 vor — bei den aufzunehmenden Verhandlungen und den zu erteilenden Ausfertigungen die Bezeichnung gebrauchen: „Das Seemannsamt. Kaiserliches (General-, Vice-) Konsulat."

Da die Seemannsämter erst durch einen unmittelbaren Verkehr untereinander in den Stand gesetzt werden, ihre Wirksamkeit im vollen Maße auszuüben, so ist ein solcher Verkehr an verschiedenen Stellen der Seemannsordnung vorgesehen und das erwähnte Cirkular v. 22/2 1873 ordnet ausdrücklich an, daß die Kaiserlichen Konsulate, wo sie in ihrer Eigenschaft als Seemannsämter mit den inländischen Seemannsämtern bzw. Gerichtsbehörden in Verbindung zu treten haben, in der Regel den Weg der direkten Korrespondenz wählen sollen. Nur in Fragen von grundsätzlicher Wichtigkeit ist an das Auswärtige Amt zu berichten.

### b. Begründung und Aufhebung des Dienstverhältnisses.

Die Heranziehung der Schiffsmannschaft für den Schiffsdienst ist durch die neuere Gesetzgebung aus der Rechtssphäre der Dienstmiete herausgenommen und unter staatliche Kontrolle gestellt, in der Weise, daß sowohl die Begründung, wie die Aufhebung des Dienstverhältnisses unter Mitwirkung staatlicher Organe stattfindet.

Quellengeschichtlich läßt sich die heutige Form dieser staatlichen Kontrolle des Heuervertrages zurückführen auf die innerhalb der französischen „inscription maritime" entstandene Einrichtung der sogenannten „Revue de départ". Bei derselben mußten schon seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts die geheuerten Mannschaften durch den Schiffer dem Commissaire de l'inscription maritime vorgestellt werden. Die Verträge wurden demselben zur Kenntnis gebracht, auch ließ er sie vor den versammelten Mannschaften laut verlesen (Ordonnance du 31 Octobre 1784 und Règlement de 1866). Ebenderselbe Funktionär setzte dann das Verzeichnis der Schiffsmannschaft auf (rôle d'équipage), welches sonach als amtliche Beurkundung des Personenbestandes der Mannschaft im internationalen Verkehr diente.

Im Anschlusse an diese durch das jüngere englische Recht reicher gestaltete Form hat sich auch die deutsche Gesetzgebung ausgebildet.

Der Heuerkontrakt, der zwischen dem Schiffsmann und dem Schiffer abgeschlossen ist, begründet seither nur das civilrechtliche Verhältnis; das staatliche Interesse an dem Verhältnis zwischen Schiffer und Schiffsmann in Bezug auf die Disciplin, auf die Verpflichtung des Schiffers zur Versorgung, auf den Schutz der Personen und ihres Dienstverhältnisses im Auslande kommt zum Ausdruck in der Anmusterung, die eine Sanktionierung, eine staatliche Bekräftigung des Heuervertrages ist, über den in der Musterrolle ein staatliches, öffentliches Dokument ausgestellt wird.

Jeder Schiffsmann, er sei Reichsangehöriger oder Fremder, muß, bevor er im Reichsgebiet in Dienst tritt, sich über Namen, Heimat, Alter vor einem Seemannsamte ausweisen und von demselben ein Seefahrtsbuch ausgefertigt erhalten. Er darf vor vollendetem 14. Lebensjahr zur Übernahme von Schiffsdiensten nicht zugelassen werden und bedarf hierzu auch der väterlichen resp. vormundschaftlichen Genehmigung, wenn er noch unter väterlicher

Gewalt steht resp. minderjährig ist (Seem.O. § 5). Die angenommene Mannschaft hat der Schiffer anmustern zu lassen (Seem.O. § 10). Die Anmusterung besteht in der persönlichen Vorstellung der Schiffsmannschaft und in Verlautbarung der mit den Mitgliedern derselben eingegangenen Heuerverträge vor einem Seemannsamt. Die Anmusterung hat für die innerhalb des Reichsgebiets liegenden Schiffe vor Antritt oder Fortsetzung der Reise, für andere Schiffe, sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann, zu erfolgen (Seem.O. § 11). Die Anmusterungsverhandlung wird vom Seemannsamt als Musterrolle ausgefertigt. Diese muß enthalten: Namen und Nationalität des Schiffes; Namen und Wohnort des Schiffers; Namen, Wohnort und dienstliche Stellung jedes Schiffsmanns und die Bestimmungen des Heuervertrages, namentlich über die dem Schiffsmann gebührende Beköstigung (Seem.O. § 12).

Über die stattgehabte Anmusterung, wie über die Zeit des Dienstantritts wird, wenn erstere innerhalb des Reichsgebietes erfolgte, vom Seemannsamt ein Vermerk in das Seefahrtsbuch des Schiffsmanns eingetragen, während außerhalb des Reichsgebietes eine solche Eintragung nur dann stattfindet, wenn das Seefahrtsbuch zu diesem Zwecke vorgelegt wird. Das Seefahrtsbuch wird darauf vom Schiffer für die Dauer des Dienstverhältnisses in Verwahrung genommen (Seem.O. § 14).

Der Schiffsmann hat außer der vereinbarten event. der zur Zeit und am Orte der Anmusterung üblichen Heuer (Seem.O. § 25), die unter bestimmten Voraussetzungen nach dem Gesetz eine Erhöhung erfährt (§§ 40 f.), Anspruch auf einen wohl verwahrten und genügend zu lüftenden Logisraum, sowie auf Beköstigung (für deren Menge und Beschaffenheit das örtliche Recht des Heimathafens maßgebend ist) für Rechnung des Schiffes; doch darf derselbe die verabreichten Speisen und Getränke nur zu seinem eigenen Bedarf verwenden (§§ 43—45). Auch darf der Schiffer bei ungewöhnlich langer Dauer der Reise oder wegen eingetretener Unfälle eine Kürzung der dem Manne zukommenden Rationen oder eine Änderung hinsichtlich der Wahl der Speisen und Getränke eintreten lassen, worüber ein Vermerk in das Journal einzutragen ist (§ 46). Der Mannschaft steht das Recht zu, Beschwerde darüber bei einem Seemannsamte zu erheben, daß das Schiff nicht seetüchtig oder der für den Bedarf der Mannschaft an Bord mitgeführte Proviant ungenügend oder verdorben ist. Wird diese Beschwerde von wenigstens drei Schiffsleuten oder einem Offizier erhoben, so hat das Seemannsamt eine Untersuchung zu veranlassen und, wenn sich die Beschwerde als begründet erweist, für geeignete Abhilfe zu sorgen (Seem.O. § 47). Vor einem ausländischen Gericht darf der Schiffsmann den Schiffer nicht belangen, wohl aber in Fällen, die keinen Aufschub leiden, die vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes anrufen, durch welche indes keinem der beiden Teile die Befugnis entzogen wird, nach beendeter Reise seine Rechte bei der zuständigen Behörde geltend zu machen (Seem.O. § 105).

Für die Dauer des Dienstverhältnisses des Schiffsmanns ist zunächst der Heuervertrag maßgebend. Wenn dieser keine Bestimmung darüber enthält, ist der Schiffsmann verpflichtet, während der ganzen Reise, für die er angeheuert, einschließlich etwaiger Zwischenreisen, bis zur Beendigung der Rückreise im Dienst zu verbleiben (Seem.O. § 54). Auch kann der Schiffsmann nach beendeter Reise seine Entlassung nicht früher fordern, als bis die Ladung gelöscht, das Schiff gereinigt und im Hafen oder an einem anderen Orte festgemacht, auch die etwa geforderte Verklarung abgelegt ist (§ 55).

Der Heuerkontrakt endet, wenn das Schiff durch einen Zufall für den Reeder verloren gegangen ist. In diesem Falle hat der Schiffsmann Anspruch nicht nur auf die verdiente Heuer (bis zum Verlust des Schiffes), sondern auch auf freie Zurückbeförderung nach dem Hafen, von dem das Schiff seine Ausreise angetreten, einschließlich Beköstigung, oder nach Wahl des Schiffers auf eine entsprechende Vergütung (Seem.O. §§ 56, 65, 66). Der Schiffsmann kann, abgesehen von den im Heuervertrage bestimmten Fällen, vor Ablauf der Dienstzeit entlassen werden wegen Untauglichkeit für den Dienst, für den er sich verheuert — aus diesem Grunde jedoch nur vor Antritt der Reise —; wegen grober Dienstvergehen; wegen bestimmter krimineller schwerer Vergehen resp. Verbrechen; wegen syphilitischer Krankheit oder einer Arbeitsunfähigkeit herbeiführenden Krankheit oder Verwundung, die der Mann sich durch eine unerlaubte Handlung zugezogen hat; wegen einer infolge von Krieg oder irgend eines Schiff oder Ladung treffenden Zufalls eingetretenen Unmöglichkeit, die Reise, für die der Schiffsmann geheuert ist, anzutreten oder fortzusetzen (Seem.O. § 57). Doch gebührt in dem zuletzt angegebenen Falle dem Schiffsmann außer der Heuer noch freie Beförderung (inkl. Beköstigung) nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, statt deren der Schiffer auch eine entsprechende Vergütung eintreten lassen darf, während in allen anderen Fällen nur die verdiente Heuer gefordert werden kann (Seem.O. §§ 58, 65, 66). Der Schiffsmann kann vor dem Ende der kontraktmäßigen Dienstzeit seine Entlassung verlangen, wenn sich der Schiffer einer schweren Verletzung der ihm gegen denselben obliegenden Pflichten schuldig macht; wenn das Schiff die Flagge wechselt; nach vollendeter Ausreise oder einer Zwischenreise, wenn seit dem Dienstantritt zwei oder drei Jahre, je nachdem das Schiff in einem europäischen oder außereuropäischen Hafen liegt, verflossen, vorausgesetzt, daß sich der Schiffsmann nicht auf längere Zeit verheuert, auch der Reeder nicht die Rückreise angeordnet hat (Seem.O. §§ 61 f.). Im Auslande darf der Schiffsmann, der seine Entlassung fordert, außer im Falle eines Flaggenwechsels nicht ohne Genehmigung eines Seemannsamtes den Dienst verlassen (Seem.O. § 64). Auf der anderen Seite darf ohne die gleiche Genehmigung auch der Schiffer den Schiffsmann nicht im Auslande zurücklassen (§ 71).

Nach beendigtem Dienstverhältnis hat die Abmusterung stattzufinden. Sie besteht in der Verlautbarung der Beendigung des Dienstverhältnisses seitens des Schiffers und der aus diesem Verhältnis scheidenden Schiffsleute. Ist nichts anderes vereinbart, so erfolgt sie vor dem Seemannsamte des Hafens, wo das Schiff liegt; ist das Schiff verloren gegangen, vor dem, welches zuerst angegangen werden kann (Seem.O. § 16).

Das zur Zeit in Geltung stehende Formular der Musterrolle ist festgestellt durch die Bek. v. 18/7 1891 (C.Bl. 1891 S. 218). In dem Falle einer Kollision von mehreren Heuerverträgen geht derjenige vor, auf Grund dessen eine Anmusterung erfolgt ist. Ist sowohl auf den früheren, wie auf den später abgeschlossenen Vertrag angemustert worden oder auf keinen von beiden, so hat der Anspruch auf Erfüllung des zuerst geschlossenen Vertrages den Vorzug (Seem.O. § 26). Der Anspruch auf Schadenersatz des aus dem hiernach nicht zur Erfüllung gelangenden Vertrage Berechtigten regelt sich nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen.

Eine Reihe ergänzender Vorschriften besteht für das gesamte Musterungsverfahren im Auslande vor dem deutschen Konsulat als Seemannsamt. Hier tritt namentlich das Institut der Nachmusterung in Wirksamkeit, welches, seiner Natur entsprechend, besonderer verwaltungsrechtlicher Vorkehrungen bedarf.

Handelt es sich um Anmusterung einzelner Schiffsleute, nachdem bereits eine Musterrolle ausgefertigt ist (sogen. Nachmusterung), so kann eine besondere Ausfertigung nicht erfolgen, vielmehr tritt an deren Stelle ein bloßer Nachtragsvermerk in der Musterrolle (§ 13 der Seem.O.). Die Musterungsverhandlung wird in einem solchen Falle nicht in die Musterrolle selbst, sondern in ein — dem Schema des Musterrollenformulars entsprechendes — besonderes Protokoll aufgenommen, welches bei den Konsulatsakten bleibt. Der in die Musterrolle auf Grund dieses Protokolls einzutragende Vermerk muß Namen, Wohnort und dienstliche Stellung des nachgemusterten Schiffsmanns und die Bestimmungen des mit ihm abgeschlossenen Heuervertrages — event. unter Hinweis auf die Inhalts der Musterrolle mit den früher angemusterten Schiffsleuten getroffenen Verabredungen — sowie die gezahlten Vorschüsse bzw. Handgelder ergeben.

Da kein Schiff mit mehr als einer Musterrolle versehen sein soll, so sind alle neuen Anmusterungen als Nachmusterungen zu behandeln, so lange auf dem Schiffe eine auch nur noch für einen an- oder nachgemusterten Schiffsmann giltige Musterrolle vorhanden ist.

Die Schiffer sind verpflichtet, die Nachmusterungsverhandlung sobald als thunlich, event. durch Vermittelung desjenigen Kaiserlichen Konsulats, in dessen Bezirk das Schiff zur Zeit sich aufhält, der Musterrolle beiheften zu lassen.

Von der Nachmusterung ist die nachträgliche Musterung zu unterscheiden. Die Seemannsordnung hat (§§ 11, 16) über den Zeitpunkt der Musterung Bestimmungen getroffen in der Art, daß schon ein Verstoß hiergegen unter Strafe gestellt ist (§ 99 Ziffer 1). Es liegt in der Natur der Verhältnisse, daß dieser Zeitpunkt nicht ausnahmslos in allen Fällen eingehalten werden kann. Für solche Fälle ordnet der § 22 Seem.O. eine nachträgliche Musterung durch das nächst erreichbare Seemannsamt an und bestimmt, daß, wenn auch eine solche nachträgliche Musterung — wie z. B. in Todes- oder Entweichungsfällen — nicht mehr möglich ist, eine von dem Seemannsamte in der Musterrolle und den Seefahrtsbüchern zu vermerkende Anzeige des Sachverhalts seitens des Schiffers erfolgen muß. Das Verfahren bei der nachträglichen Musterung ist dasselbe, wie bei einer Nachmusterung. Der Konsul hat hierbei besondere Aufmerksamkeit darauf zu richten, daß allen bezüglich der Legitimation des Schiffsmanns bestehenden Vorschriften vollständig genügt wird.

Zur Sicherung des vermögensrechtlichen Anspruches des Schiffsmanns gelten im Rechtssystem die nachstehenden Grundsätze.

Der Reeder haftet für die Forderungen der Schiffsleute, ebenso für diejenigen des Schiffers, aus den Dienst- und Heuerverträgen nicht nur mit Schiff und Fracht, sondern persönlich.

Der Schiffer haftet dagegen aus dem Heuervertrage nur dann persönlich:

1. wenn er eine Gewährleistung übernommen hatte;
2. wenn er bei Abschließung des Vertrages seine Befugnisse überschritten hatte;
3. soweit er bei Erfüllung des Vertrages nicht die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers angewendet hatte, für allen durch sein Verschulden entstandenen Schaden, selbst wenn er auf Anweisung des Reeders gehandelt hatte (H.G.B. Art. 478, 479).

Dem durch den Heuervertrag begründeten Rechtsverhältnisse zwischen Schiffsmann und Reeder entsprechend, können auch Klagen des ersteren aus demselben, wenn nicht der Ausnahmefall einer persönlichen Haftung des Schiffers vorliegt, nur gegen den Reeder angestellt werden und es ist demgemäß auch der Gerichtsstand des letzteren entscheidend (Erk. des R.O.H.G. v. 10/3 1874 und v. 13/2 1878 [Entsch. Bd. 13 S. 41 ff. und Bd. 23 S. 199 ff.]). Zur Vertretung der Reederei in Prozessen aus den Heuerverträgen ist der Korrespondentreeder legitimiert (Erk. des R.O.H.G. v. 4/1 1873 [Entsch. Bd. 8 S. 341 ff.]).

Die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers, und es steht dem Schiffsmanne, ebenso wie dem Schiffer, ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiffe, dessen Zubehör und der Bruttofracht derjenigen Reise zu, aus welcher die Forderung entstanden, bzw. auch an der Fracht von früheren Reisen. Verfolgt der Schiffsmann dieses sein Pfandrecht, was in der Klage erkennbar gemacht sein muß (Erk. d. R.O.H.G. v. 13/2 1878 [Entsch. Bd. 23 S. 199 ff.]), so kann er sowohl den Reeder als auch den Schiffer belangen, den letzteren auch dann, wenn das Schiff im Heimatshafen liegt. Das gegen den Schiffer ergangene Erkenntnis ist in Ansehung des Pfandrechtes gegen den Reeder wirksam.

### C. Wohlfahrtseinrichtungen zu Gunsten deutscher Seeleute im Auslande.

Ergänzend treten zu den verwaltungsrechtlichen Einrichtungen, welche das Reichsrecht zu Gunsten der eigenen und fremden Seeleute im diesseitigen Staatsgebiete im Rahmen der staatlichen Sicherheits- und Wohlfahrtspflege aufstellt — System der Armenunterstützung, Kranken-, Alters-, Berufsunfalls- und Invaliditätsversicherung —, diejenigen Maßregeln hinzu, welche der Staat in Ansehung seiner im Auslande befindlichen Seeleute trifft. Die ersteren finden ihre sachliche Prüfung bei Dar-

stellung der einschlägigen Institute des deutschen Verwaltungsrechts, die letzteren müssen hier unmittelbar im System des Schiffahrts- und Seemannsrechts ihre Erörterung finden.

Auf Grund der konsularischen Normen und Instruktionen liegt dem deutschen Konsul im Auslande die Fürsorge ob, für kranke Seeleute aller Nationen, welche bis zum Eintritt der Hilfsbedürftigkeit auf deutschen Schiffen dienten. Das Gleiche gilt auch für reichsangehörige Seeleute, welche bis zum Eintritt ihrer Hilfsbedürftigkeit auf fremden Schiffen gedient haben.

Eine hervorragende Stelle nimmt im System dieser staatlichen Hilfseinrichtungen ein die obrigkeitliche Heimsendung hilfloser oder verunglückter deutscher Seeleute im Auslande. In der von der französischen Revolution durch das G. v. 5 Germinal an XII zuerst eingeschlagenen Richtung hat auch Preußen das Institut des „rapatriement" der eigenen arbeitsunfähigen Seeleute eingeführt durch die V. v. 5/10 1833 zu Gunsten der „infolge von Strandungen oder Schiffbrüchen, von Aufbringung durch feindliche Kaper oder Seeräuber, oder aus anderer Veranlassung in einem hilflosen Zustande sich befindender Seemänner". Diese Einrichtung wurde mit der durch die Änderung und wesentliche Erweiterung des Verkehrs gebotenen Ausgestaltung dem Reichsrecht eingefügt durch das R.G., betr. die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute, v. 27/12 1872, welches zugleich mit dem R.G. v. 27/12 1872 (Seemannsordnung) publiziert, die Reform des deutschen Seemannsrechts angemessen ergänzte. Nach Inhalt des genannten Gesetzes ist jedes deutsche Kauffahrteischiff, welches von einem außerdeutschen Hafen nach einem deutschen Hafen oder nach einem Hafen des Kanals, Großbritanniens, des Sundes oder des Kattegats oder nach einem außerdeutschen Hafen der Nordsee oder der Ostsee bestimmt ist, verpflichtet, hilfsbedürftige deutsche Seeleute behufs ihrer Zurückbeförderung nach Deutschland auf schriftliche Anweisung des Konsuls nach seinem Bestimmungshafen mitzunehmen. Die gleiche Verpflichtung besteht auch ausländischen Seeleuten gegenüber, welche unmittelbar nach einem Dienste auf einem deutschen Kauffahrteischiffe außerhalb Deutschlands sich in einem hilfsbedürftigen Zustande befinden, sofern das betreffende Schiff nach einem Hafen im Heimatlande des Hilfsbedürftigen bestimmt ist. Es versteht sich, daß die Leistungen deutscher Schiffe zu Gunsten fremder Seeleute nicht in Anspruch zu nehmen sind, insoweit für die letzteren seitens des eigenen Landeskonsuls gesorgt wird, oder die Heimschaffung ohne Aufwendung höherer Kosten auf einem Schiffe ihrer Nation erfolgen kann oder endlich diejenige Nation, welcher der Hilfsbedürftige angehört, deutschen Seeleuten in gleicher Lage jeden Beistand versagt. Zur Erfüllung der gedachten Verpflichtung kann der Schiffer vom Konsul zwangsweise angehalten werden. Verweigert der Schiffer die Mitnahme unter Berufung auf einen der im § 3 des G. aufgeführten Umstände, so hat der Konsul die zur Begründung der Weigerung angeführten Thatsachen zu untersuchen und nach dem Ergebnis dieser Prüfung zu entscheiden, ob die Weigerung als begründet anzusehen ist oder nicht. Gegen den Schiffer, welcher sich der ihm obliegenden Verpflichtung zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute entzieht, kann vom Konsul Geldstrafe bis zu fünfzig Thalern oder entsprechende Haft festgesetzt werden.

Der § 5 des G. bestimmt die Höhe der Entschädigung, deren Auszahlung erfolgt im Bestimmungshafen durch das dortige Seemannsamt. Die konsularischen Funktionäre sind angewiesen, die Zurückführung event. auch absatzweise unter Angehung von Zwischenstationen zu veranlassen. Der Mitgenommene haftet für die durch die Zurückbeförderung verursachten Aufwendungen. Im Gegensatz zum Stillschweigen des R.G., betr. den Unterstützungswohnsitz, geht das G. v. 27/12 1872 ausdrücklich von der Anschauung aus, daß in den auf Grund des Gesetzes übernommenen und bestrittenen Aufwendungen ein Verzicht auf deren Wiedererstattung seitens des Hilfsbedürftigen, insofern derselbe zunächst in den Besitz der Mittel hierzu gelangt, nicht gefunden werden kann. Ebenso wie der Unterstützte selbst, bleibt aber auch der Reeder und jeder andere vertrags- und gesetzmäßig zur Zurückbeförderung des Hilfsbedürftigen oder zu dessen Alimentation und Unterstützung überhaupt Verpflichtete für jene Aufwendungen verhaftet.

Die Unterstützung fremder Seeleute beschränkt sich im allgemeinen auf den einen Fall des Schiffsverlustes. Im übrigen sind Seeleute, welche nicht Reichsangehörige sind, von der Unterstützung durch die deutschen Konsuln ausgeschlossen, auch wenn sie auf deutschen Schiffen dienen oder gedient haben, es müßte denn durch Staatsvertrag etwas anderes ausdrücklich stipuliert sein. Letzteres ist der Fall in Bezug auf britische, französische, schwedische, norwegische, dänische, österreichische, ungarische Seeleute. Zwischen dem Reiche und Großbritannien ist am 27/5 1879 ein Übereinkommen geschlossen worden, welches bestimmt: „Wenn ein Seemann eines der kontrahierenden Staaten, nachdem er auf einem Schiffe des anderen der kontrahierenden Staaten gedient hat, in einem dritten Staate, beziehentlich in dessen Kolonieen, oder in den Kolonieen desjenigen Staates, dessen Flagge das Schiff führt, infolge von Schiffbruch oder aus anderen Gründen in hilfsbedürftigem Zustande zurückbleibt, so soll die Regierung desjenigen Staates, dessen Flagge das Schiff führt, zur Unterstützung dieses Seemannes verpflichtet sein, bis derselbe wieder einen Schiffsdienst oder anderweitige Beschäftigung findet oder bis er in seinen Heimatsstaat, beziehentlich in dessen Kolonieen zurückkehrt oder mit Tode abgeht.

Es wird dabei vorausgesetzt, daß der betreffende Seemann die erste sich ihm darbietende Gelegenheit zu benutzen hat, um vor dem zuständigen Beamten desjenigen Staates, dessen Unterstützung erbeten werden soll, über seine Hilfsbedürftigkeit und deren Ursachen sich auszuweisen, sowie daß die Hilfsbedürftigkeit als die naturgemäße Folge der Beendigung des Dienstverhältnisses an Bord des Schiffes sich ergiebt, widrigenfalls diese Unterstützungspflicht wegfällt.

Ausgeschlossen ist diese letztere auch dann, wenn der Seemann desertiert oder wegen einer strafbaren Handlung vom Schiffe entfernt worden ist, oder wenn er dasselbe wegen Dienstuntauglichkeit infolge

selbst verschuldeter Krankheit oder Verwundung verlassen hat.

Die Unterstützung umfaßt den Unterhalt, die Bekleidung, ärztliche Pflege, Arznei und Reisekosten, für den Fall eintretenden Todes sind auch die Begräbniskosten zu zahlen."

Gleichlautende Abkommen sind mit Frankreich am 16/5 1880, mit Schweden und Norwegen am 31/5 1881, mit Dänemark am 31/3 1885, Österreich-Ungarn am 10/11 1889 (s. C.Bl. 1890 S. 263) abgeschlossen worden.

Infolge dessen erleidet das oben Angeführte insofern eine Modifikation, als die Fürsorge für hilflose Seeleute der genannten Staaten unter den vertragsmäßigen Voraussetzungen den deutschen Konsulaten obliegt, ohne daß vorher die Verweisung dieser Seeleute an das Konsulat ihrer eigenen Nation einzutreten hat. Andererseits können die deutschen Konsulate, wenn deutsche Seeleute von Schiffen der gedachten Staaten hilflos zurückgelassen werden, verlangen, daß deren Unterstützung durch die betreffenden Behörden dieser Staaten erfolgt.

Ein weites Feld der Bethätigung ist der deutschen Verwaltung im Auslande eröffnet in der Fürsorge für Heuer- und sonstige Forderungen, für die Nachlaßeffekten 2c. deutscher Seeleute im Auslande. Noch liegt der Ausbau des Verwaltungsrechts nach dieser internationalen Richtung hin erst in den Anfängen, allmählich wendet aber die Staatenpraxis auch diesen Fragen die ihrer inneren Wichtigkeit angemessene Sorgfalt zu. S. das an Anregungen und neuen Rechtsgebilden reiche französische Décret relatif au rapatriement et aux conduites de retour des gens de mer v. 22/9 1891 (Martens-Stoerk, Nouv. Rec. Gén., 2. Série T. XVIII p. 102); die belgisch-französische Déclaration pour le paiement des salaires et les successions des marins de dato Bruxelles 31/5 1887 (Martens-Stoerk a. a. O. T. XV S. 744); die französisch-russische Déclaration relative aux salaires et à la succession des marins respectifs v. 20. bzw. 8/11 1891 2c.

In der Richtung dieser völkerrechtlichen Schutzmaßregeln bewegt sich auch die zwischen dem Deutschen Reiche und Frankreich geschlossene Vereinbarung vom Jahre 1885 wegen Auslieferung der Heuerguthaben und Effekten deutscher auf französischen Schiffen und französischer auf deutschen Schiffen angemusterter, bei Beendigung der Reise abwesender Seeleute. Nach einer im C.Bl. 1885 S. 148 veröffentlichten Bek. des R.K. v. 10/4 1885 ist fortan in dieser Beziehung nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

1. Wenn ein an Bord eines französischen Schiffes angemusterter deutscher Schiffsmann, oder ein an Bord eines deutschen Schiffes angemusterter französischer Schiffsmann bei Beendigung der Reise in einem Hafen des Landes, dessen Flagge das Schiff führt, abwesend, verfügungsunfähig oder nicht mehr am Leben ist, so wird der Betrag der ihm zukommenden Heuer nebst den ihm gehörigen, etwa an Bord zurückgelassenen Gegenständen oder dem aus dem Verkauf der letzteren gewonnenen Erlöse, durch die zuständige Seebehörde des Landes, nämlich in Frankreich durch den commissaire de l'inscription maritime des Bezirks, in Deutschland durch das Seemannsamt des Bezirks, unmittelbar an den nächsten im Lande befindlichen Konsul der Nation des Schiffsmannes abgeführt.

Voraussetzung ist hierbei jedoch, daß der Ausantwortung der betreffenden Gelder und Gegenstände an den Schiffsmann bzw. an dessen Vertreter oder Erben, nach Lage des Falles und der Gesetzgebung des Landes, welchem das Schiff angehört, ein rechtliches Hindernis nicht entgegensteht.

2. Wenn von dem Führer eines deutschen oder französischen Schiffes im Hafen eines dritten Staates bei dem Konsul der Nation, welcher das Schiff angehört, Gelder oder Gegenstände niedergelegt werden, welche einem seiner Nationalität nach dem anderen Staate angehörigen abwesenden, verfügungsunfähigen oder verstorbenen Schiffsmann bzw. dessen Erben gebühren, so hat der Konsul diese Gelder oder Gegenstände unmittelbar dem nächsten im Lande befindlichen Konsul der Nation des Schiffsmannes zur weiteren Veranlassung zu überweisen.

3. In den unter 1 und 2 erwähnten Fällen der Überweisung von Geldern oder Gegenständen ist dem Konsul der Nation des Schiffsmannes zugleich eine darauf bezügliche Abrechnung und je nach Bewandtnis ein Verzeichnis der überwiesenen Gegenstände zuzustellen.

Eine dem deutschen Verwaltungsrecht eigentümliche, in der Praxis nicht nach Gebühr gewürdigte und verwertete Einrichtung ist endlich gegeben in der konsularischen Vermittelung bei Überweisung von Ersparnissen deutscher, im Auslande weilender Seeleute nach der Heimat.

Es ist wünschenswert erschienen, den deutschen Seeleuten im Auslande Gelegenheit zu geben, auf sicherem und kostenfreiem Wege Ersparnisse nach der Heimat zu überweisen.

Die Kaiserlichen Konsulate sind daher durch Erlaß des R.K. v. 15/6 1877 angewiesen, bei derartigen an dieselben gerichteten Anträgen den gedachten Seeleuten amtliche Vermittelung zu gewähren. (Diese im Interesse der deutschen Seeleute im Auslande getroffene Einrichtung soll von den Konsuln thunlichst denselben bekannt gemacht werden event. durch öffentlichen Aushang an Konsulatsstelle.)

Für die Ausführung ist folgendes zu beachten:

Über den Antrag des Seemanns auf Überweisung von Geld nach der Heimat ist eine schriftliche Verhandlung aufzunehmen. Der Antrag hat diejenige Adresse (Person, Sparkasse oder sonstiges Geldinstitut 2c.) mit ausreichenden Identitätsmerkmalen genau zu bezeichnen, an welche der Seemann das Geld in der Heimat ausgezahlt, oder wo er es angelegt zu sehen wünscht. Auf den Wunsch des Seemanns kann das Geld auch an ein von demselben namhaft zu machendes beliebiges inländisches Seemannsamt mit der Bestimmung überwiesen werden, daß das letztere wegen der Anlegung des Geldes weitere Verfügung trifft. Der Seemann erhält, nach erfolgter Einzahlung des Geldes, seitens des Konsulats eine Quittung.

Für die Annahme und Überweisung des Geldes, einschließlich des Portos für die Berichterstattung, sind Gebühren und Kosten nicht zu erheben.

Unter den Seeleuten, welchen in der vorstehend angeordneten Weise amtliche Vermittelung behufs Überweisung von Geldern nach der Heimat zu ge-

währen ist, sind die Schiffsführer nicht mit einbegriffen.

Alljährlich erscheint im Centralblatt für das Deutsche Reich ein Verzeichnis der im Auswärtigen Amt des Deutschen Reiches eingegangenen Ersparnisse deutscher Seeleute, welche auf Grund der Bestimmungen, betreffend die kostenfreie Vermittelung des Geldverkehrs der deutschen Seeleute im Auslande mit der Heimat, bei den Kaiserlich deutschen Konsulaten eingezahlt worden sind.

## D. Umfang und Ausübung der Schiffsgewalt.

### 1. Rechtliche Natur der Schiffsgewalt.

Während die privatseerechtliche Darstellung planmäßig einzusetzen hat mit der Stellung, welche vertragsmäßig den an Bord befindlichen Personen, sei es gegenüber dem Reeder und den Ladungsinteressenten, sei es untereinander, zusteht, muß die den publizistischen Problemen des Schiffahrtsrechts gewidmete Untersuchung die eigenartigen personenrechtlichen Gewaltverhältnisse ins Auge fassen, welche durch das staatliche Verwaltungssystem zur Entstehung gebracht werden. Wir stehen auf dem Boden der rechtsgeschichtlichen Entwickelung des gesamten Seerechtsverkehrs, wenn wir für dieses Verhältnis die historische Priorität reklamieren und gegen Wagner (Seerecht S. 308) betonen, daß die Schiffsgewalt an Bord in keiner ihrer Äußerungen als „Privatrechtsverhältnis“ angesprochen werden kann. Liegt auch kein ausreichender Anlaß vor, mit Zorn (Das Staatsrecht des Deutschen Reiches, 1. Aufl., Bd. II S. 619) anzunehmen, daß durch die öffentlichrechtliche Beglaubigung des Heuervertrages das Kontraktverhältnis zwischen Schiffer und Schiffsmann den staatsrechtlichen Charakter des Unterthanenverhältnisses empfängt, so findet der dagegen von Wagner erhobene Widerspruch, „nichts sei falscher, als wenn man die Schiffsgewalt selbst als staatsrechtliches Institut auffasse“, sowohl durch den Entwickelungsgang, als durch den thatsächlichen Stand unseres deutschen öffentlichen Rechts seine bündige Widerlegung. Die Ausübung der Schiffsgewalt liegt nach deutschem Schiffahrtsrecht grundsätzlich und normal in der Hand des Schiffers bzw. dessen ordentlichen Ersatzmannes, ohne daß er jedoch deshalb zum „Vertreter der Staatsgewalt“ wird, — ein Punkt, auf den das von Wagner citierte Urteil des Hamburger Handelsgerichts (a. a. O. S. 317) besonderes Gewicht zu legen scheint. Ein vom Staat bestelltes Organ, mit oder ohne imperium, ist nicht notwendig Vertreter des Staates, kann aber gleichwohl, durch staatliche Autorität gestützt, zur Ausübung behördlicher Funktionen, zur Wahrung staatlicher, öffentlicher Interessen berufen sein. Soweit dies jedoch der Fall ist, ist die Schiffsgewalt als staatsrechtliches Institut aufzufassen und dem Rechtssystem der öffentlichen Gewalt anzugliedern. Im nachfolgenden soll der für die rechtswissenschaftliche Betrachtung ergiebigste typische Fall der Ausübung der Schiffsgewalt durch den Schiffer ins Auge gefaßt werden. Der Vollständigkeit halber sei hier nur noch erwähnt, daß auch unmittelbare Beamte des Staates und des Reiches, richterliche, staatsanwaltschaftliche Funktionäre, Befehlshaber von deutschen Kriegsschiffen, Kreuzern, auf dem Wege der Ausübung specieller Funktionen zeitlich in den Besitz der Schiffsgewalt gelangen können, zum Teil auch Zollbeamte, Konsuln im Auslande 2c. In den oben bezeichneten Fällen der konventionellen Durchbrechung des Princips der Meeresfreiheit und des unkontrollierten Gebrauches des Meeres als Verkehrsstraße (§ 1 A) sind auch die Voraussetzungen gegeben für den Übergang der Schiffsgewalt an die Befehlshaber fremdstaatlicher Kriegs- und Aufsichtsschiffe innerhalb der durch das Vertragsrecht festgesetzten Grenzen örtlicher und sachlicher Zuständigkeit.

Die Sicherheit des Schiffes und die Erfüllung seiner Aufgaben hängt wesentlich davon ab, daß der Schiffsdienst nach einheitlichen Anordnungen gehandhabt und die Ordnung an Bord streng aufrechterhalten wird. Zu dem Zwecke muß notwendig in einer Person die Leitung vereinigt und dieser Person eine Gewalt übertragen sein, deren Charakter und Umfang in anderen durch freie Vereinbarung begründeten Dienstverhältnissen eine Analogie schon aus dem Grunde nicht finden kann, weil in der Regel, namentlich auf See, dem Führer eines Schiffes nichts zur Seite steht als die Autorität, welche das Gesetz ihm verleiht und welcher sich vornehmlich die Schiffsmannschaft unbedingt zu unterwerfen hat.

Die Schiffsordnung ist teils durch Gesetz, teils durch Gebrauch geregelt. Soweit das nicht der Fall, steht es dem Schiffer zu, die zu ihrer Aufrechterhaltung erforderlichen Anordnungen zu treffen, und es ist ihm zu ihrer Sicherstellung eine weitgehende Disciplinargewalt beigelegt, welcher der Schiffsmann von dem Antritte seines Dienstes ab bis zu dessen Beendigung unterstellt ist (Seem.O. § 72).

Die Maßregeln zur Aufrechterhaltung der Schiffsdisciplin stellen sich als notwendige Folgesätze aus dem Gedanken dar, daß das Schiff selbst allezeit ein befriedetes Besitztum unter dem Schutze einer staatlichen Rechtsordnung ist, als deren Hüter an Bord der Schiffer angesehen werden muß. Kraft dauernder völkerrechtlicher Übung gilt in allen Kulturstaaten der Schiffer eines Schiffes für berechtigt, von der gesamten Schiffsbemannung die Beobachtung der Schiffsordnung zu erzwingen, für die heimatlichen Gewässer ergiebt sich dies von selbst aus der Natur des staatlichen Verbandverhältnisses. Diese Befugnis gehört innerhalb des öffentlichen Rechts aller Staaten den Sätzen des jus cogens an und kann daher durch vertragsmäßige Verabredung der Einzelnen nicht ausgeschlossen werden.

### 2. Die Disciplinar- und Strafmittel des Schiffers.

Wie die einschlägigen Bestimmungen anderer Staaten wird auch die deutsche Seemannsordnung von dem Grundgedanken beherrscht, daß das Wesen und die Natur des Verhältnisses zwischen dem Schiffer und der Schiffsmannschaft infolge seiner Besonderheiten und Eigentümlichkeiten keinen Vergleich mit anderen Genossenschaftsverhältnissen zuläßt. Es fordert vielmehr einerseits einen unbedingten Gehorsam der Schiffsmannschaft gegen den Schiffer und seine Anordnungen, — wenn nicht das Schiff nebst seiner Ladung und das Leben der auf ihm befindlichen Menschen den größten Gefahren

ausgesetzt werden soll, — andererseits muß aber auch von dem Schiffer verlangt werden, daß er die ihm anvertraute Macht nur zum Vorteil des Schiffes gebrauche und das Interesse der ihm unterstellten Mannschaft in jeder Weise wahrnehme. Demgemäß sucht das Gesetz das Verhältnis nach beiden Seiten hin gegen Ausschreitungen zu schützen. Während es die Vollgewalt des Schiffers aufrecht erhält und jeder Beeinträchtigung derselben seitens der Mannschaft entgegentritt, sei es, daß die Verletzung der der letzteren auferlegten Pflichten einen negativen oder positiven Angriff gegen die Gehorsamspflicht dem Schiffer gegenüber darstelle, errichtet es auch die Schranken, über welche hinauszugehen dem Schiffer nicht gestattet ist, und bedroht mit civil- und strafrechtlichen Folgen die Vernachlässigung derjenigen ihm obliegenden Pflichten, welche das Interesse der Mannschaft zu sichern bestimmt sind. Gefordert wird, daß der Schiffer in seinem Thun und Lassen in seiner Eigenschaft als Schiffsführer „die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers" (H.G.B. Art. 478) anwendet. Er soll alles thun und alles unterlassen, was ein tüchtiger Schiffskapitän unter den vorliegenden Umständen nach sachverständigem Urteil thun oder unterlassen würde. Ausdrücklich ist aber durch das Gesetz dem Schiffer noch eine Reihe von Pflichten besonders auferlegt: der Schiffer hat vor Antritt der Reise für die Seetüchtigkeit des Schiffes, für gehörige Einrichtung und Ausrüstung, gehörige Bemannung und Verproviantierung des Schiffes, für den nötigen Ballast, für gehörige Stauung nach Seemannsgebrauch zu sorgen, sowie dafür, daß die Schiffspapiere an Bord sind (H.G.B. Art. 480 ff.). Er soll die Abfahrt des Schiffes nicht unnötig verzögern (Art. 483). Gesetz und Gewohnheit legen ihm zudem auch eine Art Residenzpflicht auf. Er darf das Schiff vom Beginn des Ladens bis zur Beendigung der Löschung nicht gleichzeitig mit dem Steuermann verlassen — es müßte denn eine dringende Veranlassung dazu vorliegen, in welchem Falle er jedoch einen geeigneten Vertreter aus der Mannschaft zu bestellen hat (Art. 484).

Der Mannschaft gegenüber erscheint der Schiffer als Dienstherr; wenn er ein fremdes Schiff führt, in der Eigenschaft als Repräsentant des Reeders. Für die Erfüllung der aus dem Dienstverhältnis hervorgehenden Pflichten der Schiffsleute statuiert das Gesetz im Interesse des Schiffsdienstes einen besonders prompten und wirksamen Zwang. Ist der Heuervertrag abgeschlossen und hat die Anmusterung vor dem Seemannsamte stattgefunden, so kann der Schiffer den Schiffsmann, der sich dem Antritt oder der Fortsetzung des Dienstes entzieht, zur Erfüllung seiner Pflicht durch das Seemannsamt (Konsulat) zwangsweise anhalten lassen. Den dienstlichen Befehlen des Schiffers hat der Schiffsmann unweigerlichen Gehorsam zu leisten; bei Seegefahr, besonders bei drohendem Schiffbruch, wie bei Gewalt oder Angriff gegen Schiff und Ladung hat er alle befohlene Hilfe unweigerlich zu leisten. Bei Schiffbruch hat er für Rettung der Personen und ihrer Effekten, für Sicherstellung der Schiffsteile, der Gerätschaften und der Ladung den Anordnungen des Schiffers gemäß nach besten Kräften zu sorgen, auch bei der Bergung Hilfe zu leisten, wogegen ihm trotz des Unterganges des Schiffes ein Anspruch auf Fortbezug der Heuer und der Verpflegung zusteht. Solange der Schiffer an Bord bleibt, darf ohne dessen Einwilligung der Schiffsmann das Schiff nicht verlassen (Seem.O. §§ 29—32). Das Gesetz verschafft den Befehlen des Schiffers, abgesehen von der diesem zustehenden Befugnis zur Dienstentlassung (a. a. O. § 57) dadurch besonderen Nachdruck, daß es Ungehorsam und Widersetzlichkeit mit Strafe (Geldstrafe, unter Umständen auch Gefängnisstrafe) bedroht (§§ 84—92).

In Anbetracht der eigentümlichen Verhältnisse während der Seereise ist dem Schiffer außerdem vom Gesetz eine umfassende Disciplinargewalt der Mannschaft gegenüber (Seem.O. § 72), ja sogar eine Art Polizeigewalt eingeräumt, wie ihm auch noch andere Amtsfunktionen übertragen sind. Der Schiffer hat die Schiffsordnung festzusetzen. Ihr sind nicht nur die Schiffsleute, sondern alle auf dem Schiffe befindliche Personen unterworfen, also die Passagiere, Personen, welche Arbeiten auf dem Schiffe zu verrichten, ja sogar solche, die amtliche Pflichten auf demselben zu erfüllen haben, soweit nicht die amtliche Pflicht mit der Schiffsordnung in Widerspruch steht.

Was die Disciplinarmittel anlangt, welche zulässig sind, so macht das Deutsche Reich einen Unterschied, je nachdem es sich um gewöhnliche oder außergewöhnliche Fälle handelt. In gewöhnlichen Fällen ist der Schiffer befugt, alle zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Sicherung der Regelmäßigkeit des Dienstes erforderlichen Maßregeln zu ergreifen. Zu diesem Zwecke darf er namentlich auch herkömmliche Erschwerungen des Dienstes oder mäßige Schmälerung der Kost, letztere jedoch auf höchstens drei Tage, als Strafe eintreten lassen. Dagegen darf er Geldbuße, körperliche Züchtigung oder Einsperrung als Strafe nicht verhängen (Seem.O. § 79 al. 1). Das Deutsche Reich beschränkt somit den Schiffer von allen Gesetzgebungen wohl am meisten in der Wahl der Disciplinar- und Strafmittel, da sowohl innerhalb des englischen und französischen (Dekret von 1852 Art. 52 ff.) wie des italienischen Rechts (Codice per la mar. merc. art. 52) den Schiffern strengere Strafmittel in die Hand gegeben sind, von denen sie zweifellos auch im fremden Staate Gebrauch machen können. Wesentlich dürfte sich diese Erscheinung aus dem Umstande erklären, daß die Schiffsmannschaft der deutschen Handelsmarine zum weitaus größten Teil aus der langjährigen Schulung des deutschen Heeres- und Marinedienstes hervorgegangen, mit leichteren Zuchtmitteln der Schiffsdisciplin unterworfen werden kann, als dies bei Mannschaften zu erwarten ist, welche, wie die englische beispielsweise, jener Schulung im großen und ganzen entbehren. Ein Exemplar der Seemannsordnung, sowie der für das Schiff über Kost und Logis geltenden Vorschriften (§ 45 Seem.O.) muß im Volkslogis des Schiffes zur jederzeitigen Einsicht der Schiffsleute vorhanden sein. Der Schiffer, welcher es unterläßt, dieser durch § 108 Seem.O. vorgeschriebenen Kontrollmaßregeln nachzukommen, wird nach § 99 Seem.O. mit Geldstrafe bis zu 150 ℳ oder entsprechender Haft bestraft.

Wird dem Schiffer aktiver Widerstand geleistet oder beharrlicher Ungehorsam entgegengesetzt, so ist er zur Anwendung aller Mittel befugt, welche erforderlich sind, um seinen Befehlen Gehorsam zu

verschaffen. Er darf gegen die Beteiligten die geeigneten Sicherheitsmaßregeln ergreifen und sie nötigenfalls während der Reise fesseln. Jeder Schiffsmann muß dem Schiffer auf Verlangen Beistand zur Aufrechterhaltung der Ordnung, sowie zur Abwendung oder Unterdrückung einer Widersetzlichkeit leisten (Seem.O. § 79 al. 3).

### 3. Jurisdiktionsverhältnisse.

Um einen Mißbrauch der Disciplinar- und Strafmittel seitens des Inhabers der Schiffsgewalt zu verhüten, hat das Gesetz die Eintragung jeder derartigen vom Schiffer getroffenen Verfügung in das Schiffsjournal angeordnet (Seem.O. § 80) und gerichtliche Spruchinstanzen für Streitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsmannschaften im In- und Auslande eingerichtet (§ 104 Seem.O.).

In ihrer Eigenschaft als Seemannsämter sind die deutschen Konsulate im Auslande zuständig, gewisse Streitigkeiten zwischen Schiffer und Mannschaft zu entscheiden.

Der (durch die Seemannsordnung aufgehobene) Art. 537 H.G.B. stellte den Grundsatz auf, daß der Schiffsmann den Schiffer vor einem fremden Gerichte nicht belangen dürfe. Im Anschluß hieran war bestimmt, daß in dringenden Fällen der Schiffsmann die vorläufige Entscheidung des Konsuls nachsuchen könne, und daß diese Entscheidung von jedem Teile einstweilen befolgt werden müsse, vorbehalten der Befugnis, nach Beendigung der Reise seine Rechte vor der zuständigen Behörde geltend zu machen. Zur Rechtfertigung dieses Grundsatzes wurde angeführt, daß eine Bestimmung, wonach die Mannschaft den Schiffer auf der Reise nicht belangen dürfe, ein dringendes Bedürfnis sei. Ohne eine solche, für Aufrechthaltung der Disciplin schwer entbehrliche Bestimmung habe es jeder Matrose in der Hand, die Beurteilung seiner Angelegenheiten nach fremden Rechten zu veranlassen und in die Dispositionen des Reeders durch Anstellung seiner Klage und durch Verhinderung der Weiterreise störend einzugreifen. Das Interesse, die Schiffahrt zu schützen, sei ohne Zweifel wichtiger als die Rücksicht, daß die Mannschaft an jedem Orte, auch des Auslandes, ihr Recht erhalten müsse.

Das Verbot für den Schiffsmann, den Rechtsweg im Auslande zu beschreiten, ist nicht auf Geldforderungen beschränkt, sondern bezieht sich auf alle Streitigkeiten, auch auf die, welche wegen Ausübung der Disciplinargewalt des Schiffers (etwaiger Excesse desselben) entstanden sind, und es ist dem Schiffsmann ebensowohl ein Anrufen des Civilrichters, wie des Strafrichters bzw. des Staatsanwalts im Auslande untersagt.

Fremde Konsuln sind nicht befugt, sich in Streitigkeiten zwischen Schiffer und Mannschaft deutscher Schiffe einzumischen.

Der § 105 Seem.O. gewährt nur dem Schiffsmann das Recht, die vorläufige Entscheidung des Seemannsamtes nachzusuchen. Das Reichs-Oberhandelsgericht hat sich aber in einem Erkenntnis v. 14/2 1874 (in Sachen Wittenberg contra Ferd. Brumm, Entscheidungen 12. Bd. S. 417) dahin ausgesprochen, daß der Natur der Sache nach eine vorläufige Entscheidung auch dem Schiffer gegen den Matrosen unentbehrlich sei. „Will z. B.," heißt es in dem betreffenden Erkenntnisse, „der Schiffer den Schiffsmann wegen groben Dienstvergehens (Art. 543 Nr. 2 H.G.B.) entlassen und demgemäß ihm weder Rückreisegeld noch Entschädigung (Art. 544 u. 545) gewähren, der Schiffsmann aber weder die Entlassung annehmen, noch auf die Vergütungen verzichten, so führen dieselben Gründe, welche dem Schiffsmann das Recht zum Anrufen der Konsularentscheidung gegeben haben, dahin, dem Schiffer das gleiche Recht zu gewähren (Protokolle der Seerecht-Konferenz S. 1977 ff.); denn nur auf diese Weise wird beiden Teilen verhältnismäßig gleicher Rechtsschutz gewährt und der Schiffer vor der Unzuträglichkeit bewahrt, dem entlassenen Schiffsmann vor fremdem Gericht Rede stehen zu müssen (Protokolle S. 1978).

Bei der Entscheidung von Streitigkeiten zwischen Schiffsleuten und Schiffer haben die Konsuln nach der Allgemeinen Dienstinstruktion (Ziff. 3 Abs. 2 zu § 37 Konsulargesetz), abgesehen von den in Betracht kommenden thatsächlichen Verhältnissen, zunächst die von den Parteien schriftlich (z. B. in der Musterrolle) oder mündlich getroffenen Verabredungen, soweit diese gesetzlich verbindlich sind, demnächst aber die maßgebenden Rechtsvorschriften, insbesondere die Vorschriften der Seemannsordnung zu beachten.

Ein überaus wichtiges Hilfsmittel zur Wahrung der Schiffsdisciplin ist gegeben in dem polizeilichen Recht des Schiffers den Schiffsmann, welcher sich vertragswidrig dem Dienste entzieht, zwangsweise wieder dem Schiffsdienste zuführen zu lassen. Die Kulturstaaten gewähren sich in diesem Punkte in ausgedehntem Maße Rechtshilfe, welche bei mancher Ähnlichkeit des Verfahrens doch sorgfältig vom System der „Auslieferung" zu trennen ist.

Die Konsuln sind verpflichtet, auf Antrag des Schiffers bei den Orts- und Landesbehörden ihres Exequaturbezirkes die zur Wiederergreifung desertierter Mannschaften erforderlichen Schritte zu thun (§ 34 Konf.G.). Als Deserteur ist ein Schiffsmann anzusehen, welcher nach Abschluß des Heuervertrages dem Antritt oder der Fortsetzung des Dienstes sich wider Wissen und Willen des Schiffers entzieht, also namentlich ein Schiffsmann, welcher sich nicht zu der bedungenen Zeit oder sofort nach der Anmusterung an Bord einfindet, oder welcher das Schiff ohne Erlaubnis des Schiffers oder seines Stellvertreters verläßt, oder über den erhaltenen Urlaub entfernt bleibt. Man unterscheidet die einfache Entweichung, welche nur einen Vertragsbruch enthält und welche, wenn das Vertragsverhältnis noch nicht in Wirksamkeit getreten war, mit Geldstrafe bis zu 60 ℳ, wenn aber die Entweichung nach Antritt des Dienstes stattfand, mit Geldstrafe bis zu 300 ℳ oder Gefängnisstrafe bis zu drei Monaten bestraft wird (§ 81 Seem.O.), — und die qualifizierte Entweichung, welche stattfindet, wenn der Schiffsmann bereits Heuer erhalten hat, also sich eines strafbaren Eigennutzes schuldig macht. Eine solche Desertion wird nach § 298 Str.G.B. mit Gefängnis bis zu einem Jahre bestraft. Die Desertion ist als auf dem Schiffe begangen anzusehen, so daß für die Zuständigkeit des Gerichts der § 10 der Str.Pr.O. maßgebend wird (Rechtsprechung des Reichsgerichts in Strafsachen 2 Nr. 134).

Der Schiffer kann einen Schiffsmann, welcher

nach der Anmusterung dem Antritt oder der Fortsetzung des Dienstes sich entzieht, zur Erfüllung seiner Pflicht durch das Seemannsamt zwangsweise anhalten lassen (§§ 28—30 Seem.O.). Der Zwang findet nur statt, wenn der Schiffsmann sich der ihm obliegenden Pflicht entzieht. Er ist also namentlich ausgeschlossen, wenn die Versagung des Antritts oder der Fortsetzung des Dienstes aus einem als gerechtfertigt anzusehenden Grunde erfolgt. Behauptet der angebliche Deserteur, daß er gesetzliche Gründe habe, den Dienst nicht anzutreten oder ihn nicht fortzusetzen, so hat der Konsul zunächst nach § 104 Seem.O. die gütliche Ausgleichung des Streits zu versuchen und, wenn eine solche nicht zu stande kommt, vorläufige Entscheidung zu treffen und diese zu vollstrecken. Bestreitet aber der Schiffsmann seine Verpflichtung nicht oder hält er sich verborgen, so tritt das Zwangsverfahren ein, ausgenommen, wenn in letzterem Falle aus den eigenen Angaben des Schiffers hervorgeht, daß der Schiffsmann auf Grund der §§ 54 ff. und §§ 61 ff. Seem.O. berechtigt war, seine Entlassung zu fordern.

In den vom Deutschen Reich abgeschlossenen Konsularverträgen (s. die Zusammenstellung von H. v. Poschinger, Berlin 1892) finden sich zumeist fast gleichlautend die Vorschriften, daß die Generalkonsuln, Konsuln, Vicekonsuln und Konsularagenten diejenigen Seeleute und andere zur Mannschaft gehörige Personen, welche vom Bord der Handels- und Kriegsschiffe ihrer Nation auf das Gebiet des anderen Teiles entwichen sind, verhaften und an Bord oder in ihre Heimat zurücksenden lassen können. Zu diesem Zwecke haben sie sich schriftlich an die kompetente Lokalbehörde zu wenden und durch die Schiffsregister oder Musterrollen, oder, wenn das Schiff schon abgegangen sein sollte, durch beglaubigte Abschriften oder Auszüge aus diesen Dokumenten nachzuweisen, daß die reklamierten Personen wirklich zur Schiffsmannschaft gehört haben. Auf einen in dieser Art begründeten Antrag darf die Auslieferung der Deserteure nicht verweigert werden. Auch soll dem Konsul jeder Beistand und jede Hilfe behufs Aufsuchung und Verhaftung solcher Deserteure gewährt werden.

Nach völkerrechtlichen, in Staatsverträgen meist ausdrücklich anerkannten Grundsätzen werden Deserteure, welche Angehörige des Landes sind, in welches sie entlaufen, nicht abgeliefert. Ebenso wird die Ablieferung eines Deserteurs von den Ortsbehörden mit Recht beanstandet, wenn er am Lande eine strafbare Handlung begangen haben sollte. In einem solchen Falle pflegt die Ablieferung bis dahin hinausgeschoben zu werden, daß die zuständigen Gerichte über die Sache erkannt haben und die Strafe vollstreckt ist.

Wird ein reklamierter Deserteur ergriffen und dem Konsul abgeliefert, so übergiebt dieser ihn dem Schiffer gegen Erstattung der Kosten. Besteht Gefahr, daß der Deserteur von neuem entläuft, so sind die Lokalbehörden zu ersuchen, ihn so lange in Gewahrsam zu halten, bis das Schiff segelfertig ist. Die Gefangenhaltung der zur Disposition der Konsuln gestellten desertierten Mannschaften darf aber nach den meisten Staatsverträgen nicht länger als drei Monate dauern. Nach Ablauf dieser Frist und nach drei Tagen vorher erfolgter Benachrichtigung des Konsuls wird der Verhaftete in Freiheit gesetzt, ohne aus demselben Grunde wieder verhaftet werden zu können. Will der Schiffer den Deserteur nicht wieder annehmen, verlangt aber dennoch dessen Anhaltung und Zurücksendung in die Heimat auf Kosten der Reederei, so hat der Konsul diesem Antrag zu genügen. Ebenso tritt die Rücksendung des Deserteurs in die Heimat auf Kosten der Reederei ein, wenn der Schiffer inzwischen abgesegelt ist, ohne seine Reklamation zurückgenommen zu haben.

Unter den Schiffsführern ist vielfach die Ansicht verbreitet, daß die im Stich gelassenen Heuerguthaben entwichener Seeleute dem Schiff verfallen. Die §§ 82, 107 Seem.O. bestimmen jedoch, daß die Heuer des entwichenen Schiffsmanns, soweit sie nicht zur Deckung der Schadenansprüche des Reeders aus dem Heuervertrage in Anspruch genommen wird, der Seemannskasse oder der Ortsarmenkasse des Heimatshafens des Schiffes zufließen soll.

Wichtig für die Gestaltung der Rechtsordnung an Bord sind ferner die Vorschriften über die Jurisdiktionsverhältnisse in Ansehung der auf dem Schiffe begangenen Delikte. Grundsätzlich gelten nach einem zur allseitigen Herrschaft gelangten völkerrechtlichen Gebrauche die auf einem deutschen Schiffe während der Reise begangenen Delikte als in Deutschland begangen (vgl. Goltdammers Archiv für preuß. Strafrecht III S. 658 ff.). Es ordnet daher die deutsche Seemannsordnung an, daß, wenn ein Schiffsmann, während das Schiff sich auf der See oder im Auslande befindet, ein Verbrechen oder ein Vergehen begeht, der Schiffer unter Zuziehung von Schiffsoffizieren und anderen glaubhaften Personen alles das aufzuzeichnen hat, was auf den Beweis der That und deren Bestrafung Einfluß haben kann (§ 102); auch die Effekten der Schiffsleute, die der Beteiligung an einer strafbaren Handlung verdächtig sind, durchsuchen, den Schiffsmann, der sich einer mit schwerer Strafe bedrohten Handlung schuldig gemacht, festnehmen darf, ja, wenn dessen Entweichen zu befürchten ist, festnehmen muß (§ 103). Die Reichsstrafprozeßordnung bestimmt, daß, wenn eine strafbare Handlung auf einem deutschen Schiffe auf offener See oder im Auslande begangen, dasjenige Gericht zuständig ist, in dessen Bezirk der Heimatshafen des Schiffes oder derjenige deutsche Hafen liegt, den das Schiff nach der That zuerst erreicht (§ 10). Ist dagegen das Delikt in einem fremden Hafen begangen, so kommt es darauf an, ob der fremde Staat Jurisdiktion über die in seinem Hafen liegenden fremden Handelsschiffe für sich beansprucht. Ist dieses der Fall, so wird das Delikt als im Auslande begangen anzunehmen sein, und die Bestrafung im Inlande nach Maßgabe der §§ 4 ff. des Str.G.B. zu erfolgen haben. Anders liegt der Fall, wenn dagegen das Ausland auch für die in seinem Hafen befindlichen fremden Handelsschiffe die Jurisdiktion des Heimatslandes dieses Schiffes anerkennt. Nach einem Beschlusse des französischen Staatsrats von 1806 greift die französische Staatsjustiz nur dann ein, wenn an Bord eines im französischen Hafen befindlichen fremden Schiffes Delikte gegen Personen begangen werden, welche nicht zur Schiffsmannschaft gehören, oder wenn bei Delikten unter der Schiffsmannschaft selbst die Hilfe der französischen Behörde in Anspruch genommen, oder wenn durch diese Delikte die Ruhe des Hafens gestört wird.

überall, wo die gleiche Maxime gilt — sie hat in den meisten der deutschen Konsularverträge Aufnahme gefunden —, wird also das Delikt, soweit die fremde Jurisdiktion die Verfolgung desselben dem Heimatsstaate des betreffenden Schiffes überläßt, vom Standpunkte des Heimatsstaates aus als im Auslande begangen anzusehen sein. Dasselbe ist übrigens der Fall, wenn das Delikt an einer Küste begangen wurde, wo überhaupt keine geordneten Jurisdiktionsverhältnisse vorhanden sind.

Bezüglich der auf fremden Handelsschiffen in deutschen Häfen begangenen strafbaren Handlungen hat das Reichsgericht den Grundsatz anerkannt, „daß fremde Handelsschiffe, welche in den Häfen eines Staates sich befinden, der Staatshoheit, sonach auch der Gerichtsbarkeit der letzteren unterworfen sind". Mit Bezug auf das oben Ausgeführte ist dies wohl in solcher Allgemeinheit bestreitbar, aber es mag für die Jurisdiktionsbefugnisse, welche das Deutsche Reich gegenüber fremden Handelsschiffen in Anspruch nimmt, mit Bezug auf Str.G.B. § 3 richtig sein (Entscheidungen Bd. II S. 17 I. Straff.-Urt. v. 22/4 1880).

**4. Außerordentliche Erweiterung und Ergänzung der Amtsbefugnisse bei Ausübung der Schiffsgewalt.**

Zu den im vorstehenden umschriebenen, regelmäßigen, mit der Führung des Schiffes verbundenen Amtsbefugnissen, treten, — abgesehen von der kraft des Privatsee- und Handelsrechts dem Schiffer eingeräumten wirtschaftlichen Dispositionsgewalt in Ansehung von Schiff und Ladung: Bodmerei, Havarie, Abandon, Seewurf ꝛc. — in außerordentlichen Fällen auch noch Erweiterungen seiner Kompetenz ein, in welchen Fällen dem Schiffer oder dem sonstigen Inhaber der Schiffsgewalt noch anderweitige Amtsrechte und Amtspflichten erwachsen, zu deren Wahrnehmung er kraft des Gesetzes berufen ist. So ist er vorkommendenfalls mit den Funktionen eines Standesbeamten betraut. Er hat die Geburts- und Sterbefälle, welche sich auf dem Schiffe während der Reise ereignen, in Gemäßheit des Gesetzes zu beurkunden (R.G., betr. die Beurkundung des Personenstandes, v. 6/2 1875 §§ 61—64; vgl. H.G.B. Art. 487 Abs. 2; Seem.O. § 52). Weiter hat der Schiffer, wenn ein Reisender an Bord stirbt, in Ansehung der an Bord befindlichen Effekten desselben das Interesse der Erben in geeigneter Weise wahrzunehmen (H.G.B. Art. 676). Ebenso wenn ein Schiffsmann an Bord stirbt, in betreff des Nachlasses desselben, der sich an Bord befindet. Im einzelnen wird in dieser Hinsicht dem Schiffer die Pflicht auferlegt, für die Inventarisierung und Aufbewahrung, sowie erforderlichenfalls für den Verkauf des Nachlasses zu sorgen und die Nachlaßgegenstände selbst, den etwaigen Erlös aus denselben, wie den etwaigen Heuerrückstand nebst dem Inventar dem Seemannsamte, bei dem es zuerst geschehen kann, zu übergeben (Seem.O. § 52 Abs. 2 und 3).

Ist der Schiffer durch Krankheit oder andere Ursachen außer Stand gesetzt, das Schiff zu führen, so hat er, falls es die Umstände nicht gestatten, die Anweisung des Reeders einzuholen, selbst einen anderen Schiffer einzusetzen, für den er nur so weit verantwortlich ist, als ihm bei der Wahl desselben ein Verschulden zur Last fällt (H.G.B. Art. 483). Im Auslande sind die Reichskonsuln befugt, an Stelle eines gestorbenen, erkrankten oder sonst zur Führung des Schiffes untauglich gewordenen einen neuen Schiffsführer auf Antrag der Beteiligten (Reeder, Ladungsinteressenten, Mannschaft) einzusetzen. Vorausgesetzt hierzu wird, daß weder der Schiffer dazu im stande, noch der Korrespondentreeder des betreffenden Schiffes am Orte selbst anwesend oder vertreten ist (Reichskonsulatsgesetz v. 8/11 1867 § 35; Dienstinstr. für die Konsuln v. 6/6 1871 zu § 35). — Ist ein geprüfter deutscher Schiffer nicht zu finden, so ist ein Schiffer einzusetzen, über dessen Qualifikation der Konsul sich sonst (z. B. durch eine seitens anderer, im Hafen anwesender Kapitäne abzuhaltende Prüfung) hinreichende Gewißheit verschafft hat. Solange kein neuer Schiffer eingesetzt ist, hat der Steuermann das Schiff zu führen, da er nach dem Gesetz als der Stellvertreter des Schiffers erscheint (vgl. H.G.B. Art. 484).

Die Institution des Schiffsrates ist ein abgestorbenes Glied im modernen System der Ausübung der Schiffsgewalt. Wie in der Amtsorganisation des Staates im allgemeinen das in früherer Zeit herrschend gewesene Mißtrauen gegen die Kompetenz des Einzelbeamten, gegen das sog. bureaukratische System im Gegensatz zum kollegialischen, geschwunden ist, so hat sich auch im See- und Binnenschiffahrtsverkehr die grundsätzliche Vereinigung aller Befugnisse, betreffend die Leitung des Schiffes und die Handhabung der Ordnung an Bord in der Hand des Schiffers vollzogen. Hervorgegangen aus der im Falle des Seewurfes notwendigen Mitberatung der an Bord befindlichen Eigentümer der Fracht zu einer Zeit, da die Ausreise des Schiffes als genossenschaftliches Unternehmen veranstaltet wurde, fehlt der Institution in der heutigen Gestaltung des Schiffahrtsverkehrs jede praktische Rechtfertigung. Lyon-Caen et Renault (Traité de droit commercial, 2. éd. T. VI p. 32 ff.) fassen die im internationalen Verkehr herrschend gewordene Anschauung zutreffend in die Formel zusammen: L'art. 400, dern. alin., parle de dommages soufferts volontairement ou de dépenses faites d'après des délibérations motivées et l'art. 410 prescrit de prendre, au cas de jet, l'avis des intéressés au chargement qui se trouvent dans le vaisseau et celui des principaux de l'équipage. Mais il est bien des cas où l'imminence du péril empêche qu'on ait le temps de convoquer ces personnes et de délibérer. Du reste, dans les usages actuels, les propriétaires des marchandises formant la cargaison n'accompagnent pas celles-ci sur le navire et, par suite, il est impossible de les consulter.

En Grande-Bretagne, la nécessité d'une délibération n'est pas admise; on reconnait qu'il y a là un ancien usage se rattachant à l'habitude qu'avaient les chargeurs d'accompagner leurs marchandises sur le navire qui les transportait.

Das moderne deutsche Seerecht enthält nirgends eine Vorschrift, nach welcher der Schiffer zur Berufung des Schiffsrates verpflichtet wäre, vielmehr nur die Bestimmung, daß, wenn der Schiffer in Fällen der Gefahr mit den Schiffsoffizieren einen

Schiffsrat zu halten für angemessen findet, er gleichwohl an die gefaßten Beschlüsse nicht gebunden ist, sondern stets für die von ihm getroffenen Maßregeln verantwortlich bleibt (H.G.B. Art. 485).

Der preußische Entwurf (Art. 419) machte es dem Schiffer zur Pflicht, in Fällen der dringendsten Gefahr einen Schiffsrat (Seemannschaft) zu halten, erklärte ihn jedoch an die Beschlüsse desselben nicht für gebunden. Diese Pflicht wurde beseitigt. In seiner jetzigen Fassung ist der Artikel eigentlich nur deshalb aufgenommen, um dem Schiffer „eine Andeutung über die Zweckmäßigkeit" der Berufung des Schiffsrats zu geben, indem, wie auf der Hamburger Konferenz hervorgehoben wurde, durch die Zustimmung des Schiffsrats wahrscheinlich wird, daß die vom Schiffer vorgenommene Handlung, z. B. der Seewurf, „nicht aus übertriebener Ängstlichkeit", sondern wegen dringender Gefahr stattgefunden, die Beteiligten, namentlich die Versicherer, daher leichter von der Notwendigkeit des vom Kapitän beobachteten Verfahrens überzeugt sein werden, weshalb auch in Verklarungen darauf großes Gewicht gelegt wird (Prot. IV S. 1787—1789).

Aus diesem Grunde ist Tecklenborg (Handlexikon S. 374) zuzustimmen, wenn er es für wünschenswert hält, daß bei Revision der Gesetze die betreffenden Bestimmungen nebst anderem aus alten Zeiten hinübergenommenen Ballast über Bord geworfen würden, um so mehr, als in der Praxis gewiß wenig Notiz davon genommen wird, in den meisten Fällen auch nicht genommen werden kann. — Gleichwohl hat das revidierte deutsche H.G.B. v. 10/5 1897 die Bestimmung des Art. 485 gleichlautend als § 518 herübergenommen.

## § 7. Das Recht der ordnungsmäßigen Fahrt.

### A. Überblick über den Charakter der Gesetzgebung und Rechtsprechung.

Das mächtige Anwachsen des internationalen Wirtschaftslebens hat seinen annähernd angemessenen Ausdruck gefunden im Rechtsstoff neuer Vorschriften, welche sich dem System der nationalen Güterproduktion anzupassen suchen. Jenes sprunghafte Aufsteigen hat aber nicht eine gleichwertige Erneuerung und Erweiterung des Rechtssystems des Güterumlaufs auf der Seestraße zur Folge gehabt. Der Schiffahrtsverkehr hat sich in überraschender Progression vermehrt; graphisch ausgedrückt: die Säule hat sich um ihr Vielfaches verlängert, die Rechtsgrundlage jedoch, auf der sie fußt, ist bis vor kurzem fast unverändert geblieben. Als Folgeerscheinung stellt sich ein Schwanken und eine Unsicherheit des Rechtslebens und der Rechtsprechung nach dieser Hinsicht notwendig ein, eine Spannung zwischen Leben und Recht, welche auf jedem anderen Gebiete längst zu einer Verbesserung des Rechtszustandes infolge allseitigen Drängens geführt hätte. Die Mängel des deutschen Seerechts werden jedoch im großen und ganzen lediglich von der dünnen Bevölkerungsschichte der für den Flächenumfang des Deutschen Reiches relativ geringfügigen Küstenentwickelung als wirtschaftliche Last empfunden. Mit Recht hat schon Hübbe-Schleiden vor Jahrzehnten darauf hingewiesen, daß sich im deutschen Volke noch keine große Anzahl solcher vorfindet, welche einiges Verständnis und ein ausreichend praktisches Urteil über die Angelegenheiten des Weltverkehrs hätten, daß den Binnenländern ein solches Urteil in beklagenswerter Weise abgehe, und daß nur ein Wandel nach dieser Hinsicht eine allgemeine Besserung bewirken könne, da ja auch in alten Zeiten die Macht sowohl als auch die kulturellen Leistungen der Hanse nur durch die Mitwirkung des deutschen Binnenlandes bedingt waren (Überseeische Politik, Hamburg 1881). Der Anteil des deutschen Binnenlandes am deutschen Seeverkehr und dem deutschen Schiffahrtswesen ist in der That bisher der Natur der Dinge nach ein rein kapitalistischer. In der Form des Kapitals und seiner Verzinsung ist der weitaus größte Teil des deutschen Volkes an der Gestaltung des deutschen Seewesens beteiligt und nur zum kleinsten, norddeutschen Teile mit Leib und Blut. Einheitliche nationale Bewegungen zur Verbesserung auffälliger Mängel in diesem Gebiete, wie sie etwa in England von Plimsoll, Chamberlain, Brassey und andern mit größtem Erfolge für die nationale Seegesetzgebung durchgeführt wurden, sind aus diesem Grunde auf absehbare Zeiten für das deutsche Seerecht nicht zu gewärtigen.

Die Gestaltung des Seeverkehrs und seines Rechts ist daher bisher eine rechtspolitisch nur einen kleinen Teil des deutschen Volkes beschäftigende Frage geblieben. Am deutlichsten zeigt sich dies in der Gestaltung der Vorschriften unseres deutschen Rechts über den ordnungsmäßigen Verlauf der Fahrt eines deutschen zum Erwerb bestimmten Seeschiffes. Diese bleiben weit zurück im Maß verwaltungsrechtlicher Fürsorge hinter den Einrichtungen und Anordnungen staatlicher Natur, welche den Verlauf der anderen Formen des nationalen Erwerbslebens unter ein dichtes Netz behördlicher Vorsichtsmaßregeln stellen. In der bereits oben citierten Schrift „Schutz für unsere Seeleute" zieht G. Wislicenus treffend die Parallele, indem er auf die Überzahl von guten Schutzgesetzen hinweist, welche das binnenländische Gewerbe und die Industrie den gesitteten Forderungen unseres Staatswesens angemessen vor Mißbrauch und Ausbeutung der menschlichen Arbeitskraft bewahren. „Wie viele Unfälle und Lebensschädigungen werden da heutzutage durch weise Vorschriften verhütet! Man mißt sogar die Fenstergröße der Fabrikräume nach, damit sich die Leute die Augen nicht verderben" — bemerkt Wislicenus und weist dagegen auf die Ergebnislosigkeit der zahlreichen Versuche der Reichsregierung hin, die Seefahrer gegen die vielfachen Gefahren, denen sie in ihrem Gewerbe ausgesetzt sind, mit Hilfe der Wissenschaft und der Technik so gut zu schützen, wie es nach menschlichem Ermessen überhaupt möglich ist, und den Abstand zu verringern, der jetzt zwischen unabweislichen Forderungen zu Gunsten des Schutzes der wirtschaftlich Schwächeren und dem geltenden Rechte besteht. In der That hat die Staatsgewalt in dieser Hinsicht nicht nur mit der Schwierigkeit zu kämpfen, welche, entsprechend der Natur des die Staatsgrenzen überschreitenden Schiffahrtsverkehrs, in der Herstellung übereinstimmender internationaler Maßnahmen aller Verkehrsstaaten liegen, sondern weit mehr noch mit der großen Widerstandskraft festgefügter und kapitalskräftiger Interessentengruppen und deren Berufsvertre-

tungen, welche jede eingreifende Verschiebung des bestehenden Rechts zu Gunsten der Schiffsmannschaft und zur Erhöhung der Sicherheit des Betriebes als Gefährdung der inländischen Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem ausländischen Wettbewerb ansehen und perhorreszieren. In diesem Kampf der Reichsgewalt zu Gunsten der unorganisierten Arbeitnehmerschaft um die Reform des deutschen Seeschiffahrtsrechts wird aber der unser modernes deutsches Verwaltungsrecht erfüllende socialethische Geist am letzten Ende demjenigen Teil zum Siege verhelfen, welcher in dem zum Überdruß citierten „Navigare necesse — vivere non necesse“ nur eine pathetische Tischformel von zweifelhafter Beweiskraft erblickt.

Der unter solchen Umständen eingetretene Stillstand der Reichsgesetzgebung gegenüber den hier zweifellos bestehenden Übelständen überträgt sich auf die Praxis, die schwankend bald bei anerkannten Schäden des Gewohnheitsrechts verbleibt, bald wieder in Ansehung materiell gleicher Fälle Rechtsreformen reklamiert. Dieselbe Unsicherheit spiegelt sich auch in der deutschen Rechtsprechung, welche bei aller fachmännischen Tiefe und Gewissenhaftigkeit sich dem Drucke des kapitalistischen Gewohnheitsrechts und der verkehrsfeindlichen einseitigen Gebräuche des Unternehmertums nur in seltenen, besonders krassen Fällen, sich zu entziehen vermag. Vgl. hierzu die folgenden Erkenntnisse, die wir nur als Stichproben aus der Fülle des einschlägigen Judikatenmaterials herausgreifen:

In den Erkenntnissen des Seeamts zu Stettin v. 17/1 1881 und des Seeamts zu Stralsund v. 19/1 1881 (Entsch. Bd. 3 S. 48 bzw. 67) wird auf die große Gefährdung eines Schiffes durch Überschießen einer lose eingeschütteten Leinsaatladung „bei dieser auf deutschen Schiffen gebräuchlichen Art der Verladung des Gegenstandes“, hingewiesen, und in dem letzteren Erkenntnisse dazu bemerkt: „Dem Schiffer aus dieser Art der Verladung einen Vorwurf zu machen, erschien nicht angebracht. Erst wenn ein allgemeines gesetzliches Verbot diese in hohem Grade Leben und Gut gefährdende Beladungsart verhindert, kann eine Besserung erhofft werden.“ — Ähnlich in dem Erkenntnisse des Seeamts zu Stettin v. 18/12 1880 (Entsch. Bd. 2 S. 908): „Kann diese Stauung auch nicht für sicher gelten, so entspricht sie doch dem Handelsgebrauche, und es kann deshalb aus ihrer mangelhaften Art und Weise dem Schiffer ein Vorwurf nicht gemacht und die Abstellung einer derartigen Gewohnheit erst dann erwartet werden, wenn die Versicherungsgesellschaften auf so beladene Schiffe Versicherungen nicht mehr annehmen. Es würde dies durchaus gerechtfertigt erscheinen; denn auch im vorliegenden Falle ist die lose eingeschüttete Ladung die hauptsächlichste Ursache des Seeunfalles gewesen. Das neue tüchtige Schiff hätte sicher dem Sturme und der See Widerstand geleistet: durch das wiederholte Übergehen der Ladung aber und die damit verbundene Erschütterung des Schiffes wurde nicht nur das Leck erzeugt, sondern auch die Pumpen verstopft und das Schiff steuerungsunfähig gemacht.“ Dagegen in dem Erkenntnis desselben Seeamts v. 31/7 1882 (Bd. 4 S. 303): „Seemannsbrauch ist verwerflich, wenn er Gut und Leben, Schiff und Ladung auf das Spiel setzt, um etwas mehr Fracht zu gewinnen, und das Seeamt ist nicht dazu da, um schlechte Gebräuche, Nachlässigkeiten und Waghalsigkeiten zu entschuldigen und zu beschönigen, sondern um durch Aufstellung richtiger Grundsätze und unnachsichtige Rüge der Abweichungen die Sicherheit des Schiffsverkehrs zu festigen und zu befördern.“ — In gleicher Weise wird in den Entscheidungen der Seeämter einerseits vielfach die unzureichende Bemannung von Fahrzeugen moniert, andererseits aber aus den desfallsigen Usancen ein Entschuldigungsgrund für den Schiffer hergeleitet. Gegen diese letztere Beurteilung führt aber wieder das Oberseeamt in einem Erkenntnis v. 12/12 1872 aus: „Die Auffassung des Seeamts (zu Emden), welche für die Unzulänglichkeit der Besatzung in den seitherigen Usancen der Küstenschiffahrt einen Entschuldigungsgrund finden zu dürfen geglaubt hat, kann nicht geteilt werden. Das Handelsgesetzbuch im Artikel 480 verpflichtet den Schiffer ausdrücklich, vor Antritt der Reise dafür zu sorgen, daß das Schiff gehörig bemannt ist. Wenn sich eine von dieser Vorschrift abweichende Gewohnheit gebildet hat, so kann die letztere nur als ein Mißbrauch bezeichnet werden, welcher ein gesetzwidriges Verhalten niemals zu entschuldigen vermag.“

Die mehrfach in den seeamtlichen Entscheidungen ausgesprochene Ansicht, daß für seegehende Schiffe eine Besatzung von zwei Mann außer dem Schiffer, wenn auch in gewissen Distrikten üblich, immer als eine ungenügende zu erachten sei, ist in einer Reihe anderer Entscheidungen nicht als zutreffend anerkannt worden u. s. w.

## B. Das Schiff auf der Fahrt.

### 1. Die Fahrtüchtigkeit des Schiffes.

Erfolg und Sicherheit des Seeverkehrs sind vor allem von dem Umstand abhängig, daß das wichtigste Transportmittel dieses Verkehrs, das Schiff, auch thatsächlich den Anforderungen genüge, welche an dasselbe gestellt werden müssen, um den gewünschten technischen Zweck zu erreichen. Eine amtliche Besichtigung und Prüfung der Schiffe auf ihre sachdienliche Beschaffenheit, Bau, Ausrüstung 2c. findet nach deutschem Recht nur bei Auswandererschiffen statt (§ 34 des R.G. über das Auswanderungswesen v. 9/6 1897). Die Revision der Dampfkessel als Teile des Schiffes durch behördliche Organe steht unter den für alle Betriebe solcher Art reichsrechtlich aufgestellten Normen. Die im Anschluß an die große Elbe-Katastrophe (1895) im Reichstag gegebene, von den verschiedensten Parteien unterstützte Anregung, den Bau deutscher Schiffe überhaupt unter staatliche Kontrolle zu stellen, hat eine weitere Berücksichtigung der zuständigen Instanzen nicht gefunden.

Entgegen der sonst im deutschen Verwaltungsrecht vorherrschenden, weitreichenden Einwirkung staatlicher und polizeilicher Organe auf die Gestaltung und den Betrieb des Wirtschaftslebens, sucht das deutsche Seerecht Gewähr für die Seetüchtigkeit deutscher Handelsschiffe nicht mit Hilfe amtlicher

Schiffsbesichtiger (surveyors) nach englischem, oder des staatlichen Certificat de visite nach französischem System zu erlangen, sondern es verläßt sich primo loco auf die privatrechtliche Haftung des Schiffers und auf die Erwägungen der Gewinn- und Verlustchancen, welche in den Fällen der Seeversicherung den durch die großen Klassifikationsinstitute unterstützten Assekuranzgesellschaften aus der Beschaffenheit des versicherten Schiffes erwachsen. Zur Klassifizierung der Handelsschiffe bestehen hauptsächlich drei große Gesellschaften: der Englische Loyd in London, das Bureau Veritas in Paris und der Germanische Lloyd in Berlin, deren Experten die deutschen Schiffe speciell auch nach Maßgabe des Reiseziels, auf die Tauglichkeit zu großer, atlantischer, kleiner, Küstenfahrt ꝛc. in den verschiedenen Häfen zum Zwecke der Seeversicherung prüfen und klassifizieren.

Im übrigen stellt sich das Verhältnis des deutschen Rechts zum Problem im ganzen äußerst kompliziert dar. Das Handelsgesetzbuch bestimmt in den Artikeln 480 und 481:

„Der Schiffer hat vor Antritt der Reise dafür zu sorgen, daß das Schiff in seetüchtigem Stande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, gehörig bemannt und verproviantiert ist, und daß die zum Ausweis für Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papiere an Bord sind.

Der Schiffer hat zu sorgen für die Tüchtigkeit der Gerätschaften zum Laden und Löschen, sowie für die gehörige Stauung nach Seemannsbrauch, auch wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird.

Er hat dafür zu sorgen, daß das Schiff nicht überladen, und daß es mit dem nötigen Ballast und der erforderlichen Garnierung versehen wird." —

Diese allgemeinen Bestimmungen charakterisieren an und für sich nur die privatrechtliche Stellung des Schiffers den Ladungs- und Schiffsinteressenten gegenüber (vgl. H.G.B. Art. 478, 479), nehmen jedoch auch vom Standpunkt des öffentlichen Rechts in ihrer Verbindung mit öffentlich-rechtlichen Normen ein erhebliches Interesse in Anspruch und gewinnen um so mehr an Bedeutung, als offenbar gerade sie für die letzteren den Ausgangspunkt gebildet haben. Einmal nämlich hat sich die durch das Seeamt im Falle eines Seeunfalls einzuleitende Untersuchung auch darauf zu erstrecken, ob der Schiffer durch Handlungen oder Unterlassungen den Unfall oder dessen Folgen verschuldet hat, sowie, ob Mängel in der Bauart, Beschaffenheit, Ausrüstung, Bemannung oder Beladung des Schiffes den Unfall oder dessen Folgen herbeigeführt haben, — in welchen Fällen, bei gleichzeitigem ursächlichen Zusammenhange mit einem Verschulden des Schiffers, gegen diesen auf Entziehung der Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes erkannt werden kann. Sodann kann der Schiffsführer nach § 80 der Unfallverhütungsvorschriften v. 14/6 1890 mit Ordnungsstrafen belegt werden, wenn er den ihm durch diese Vorschriften hinsichtlich der Anbringung und Erhaltung der Einrichtungen, sowie der vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenstände zur Pflicht gemachten Sorgfalt nicht Genüge leistet. Endlich ist zu erwähnen, daß derjenige Reeder, welcher nicht für einen, den Artikeln 480 und 481 des H.G.B. entsprechenden Zustand des Schiffes Sorge trägt, vom Vorstande der nach dem S.U.V.G. (R.G.Bl. S. 329) gebildeten Seeberufsgenossenschaft mit der Einschätzung in eine höhere Klasse des Gefahrentarifs oder, falls sich das Fahrzeug bzw. der Betrieb bereits in der höchsten Klasse befindet, oder ein Gefahrentarif nicht aufgestellt ist, mit Zuschlägen bis zum doppelten Betrage seines der Berufsgenossenschaft zu leistenden Beitrages bestraft werden kann.

Die Seeberufsgenossenschaft läßt in Gemäßheit des § 93 des S.U.V.G. die Befolgung ihrer Vorschriften durch Beauftragte überwachen, denen der Zutritt zu den Schiffsräumen jederzeit gestattet sein muß. So bilden die Unfallverhütungsvorschriften im Gesamtsystem der socialpolitischen Gesetzgebung eine indirekt wirkende Hebelkraft zur Erzielung eines wesentlichen Fortschritts auf dem Gebiete des deutschen öffentlichen Seerechts. Zum Erlaß derartiger Vorschriften ist die Berufsgenossenschaft der Unternehmer von Seeschiffahrtsbetrieben auf Grund § 90 des G. v. 13/7 1887, vorbehaltlich der Genehmigung des Reichsversicherungsamts, befugt und hat von diesem Rechte in ausgedehnter Weise Gebrauch gemacht. Man gelangt daher bei Betrachtung der hier angezogenen Rechtsvorschriften zu dem Ergebnis, daß der Schwerpunkt für die Sicherung der Fahrtauglichkeit des Schiffes nach deutschem Recht formell im Privathandels- und Seerecht, thatsächlich aber mit Hilfe der neueren Socialgesetzgebung im Verwaltungsapparat der Berufsgenossenschaften und deren Verordnungsgewalt liegt.

Auf diesem Umwege, gestützt durch eine, wenn auch noch schwankende Judikatur, hat sich die Praxis in den letzten Jahren eine den wirklichen Bedürfnissen des Verkehrs angemessenere Ausgestaltung des Begriffes der Seetüchtigkeit zurechtzulegen gesucht und ist im Begriffe, dieser dogmatischen Formel die notwendige Übereinstimmung mit den Forderungen des Lebens zu geben. Immer mehr drängt dieses dahin, „Einrichtung und Ausrüstung" des Schiffes den gehobenen Anforderungen an die „Seetüchtigkeit" anzupassen. Sie umfaßt heute, gemessen mit dem Maßstabe rivalisierender Unternehmungen, ein beträchtliches Mehr an Ausrüstungs- und Einrichtungsstücken, als dies nach den gesetzlichen Minimalforderungen der älteren Praxis der Fall gewesen. Die wiederholt revidierten Unfallverhütungsvorschriften, welche nicht nur den Schutz der Mannschaft, sondern auch den davon untrennbaren Schutz der Reisenden bezwecken, fordern Boote und Rettungsgeräte je nach Größe des Schiffs, bestimmte Vorkehrungen auf Deck und in Kessel- und Maschinenräumen zur Verhütung von Unfällen, bestimmte Feuerlöschvorrichtungen, bestimmte Reserveteile für Dampfschiffe, je nach der Fahrt, bestimmte Reservesegel für ein Segelschiff jeder Art, ein bestimmtes Quantum von Ankern, Ketten und Trossen, sowie eine bestimmte Zahl anderer unentbehrlicher Inventargegenstände für Dampf- und Segelschiffe, je nach Größe, die zur Abgabe von Not- und Lotsensignalen erforderlichen, bestimmt bezeichneten Vorkehrungen ꝛc. Die Laternen zur Abgabe der vorgeschriebenen Lichter müssen amtlich geprüft sein, jedes Schiff muß ein bestimmtes Quantum von vegetabilischem oder animalischem Öl zur Beruhigung der Wellen an Bord haben, ferner die für seine Fahrt zweckdienlichen Seekarten

und Segelanweisungen. Für Steinkohlenladungen in Segelschiffen von über 700 cbm Bruttoraumgehalt in außereuropäischer Fahrt sind durch bis auf den Boden reichende Röhren oder in sonst geeigneter Weise Vorkehrungen zur Ermittelung der Temperatur in den verschiedenen Teilen der Schiffsräume zu treffen. Die Seeämter fordern außerdem Ventilationsvorrichtungen, wenigstens eine geeignete Oberflächenventilation — drehbare Ventile, Öffnen der Luken. Wird durch die Temperaturmessung eine Entzündung konstatiert, so ist eventuell ein Nothafen aufzusuchen. In dem Nachtrag zu den Vorschriften der Berufsgenossenschaft werden für Passagierdampfer in außereuropäischer Fahrt wasserdichte Schotten, für Holzschiffe außerhalb europäischer Fahrt Blitzableiter gefordert. Bei Dampfern gehört ein genügender Kohlenvorrat zur Ausrüstung. Zu einer gehörigen Einrichtung des Schiffes gehört auch die sorgfältige Reinigung desselben und möglichste Säuberung von Ungeziefer (Ratten) durch Ausräucherung und Mitnahme von Katzen, ferner die Adjustierung der Kompasse vor Beginn der Reise u. s. w.

Im engsten Zusammenhange mit den obigen Ausführungen steht die Verpflichtung des Schiffers, sein Schiff mit denjenigen sanitären Vorrichtungen zu versehen, welche dem jeweiligen Stande der medizinischen Wissenschaft und namentlich den besonderen Einwirkungen, welche die See auf den menschlichen Organismus ausübt, entsprechen. Reichsseitig ist in dieser Hinsicht vorgeschrieben, daß jedes Schiff außerhalb der Grenzen der kleinen Fahrt die in den Listen der „Anleitung zur Gesundheitspflege an Bord von Kauffahrteischiffen" angegebenen Arznei-, Verband- und sonstigen Hilfsmittel für Krankheits- und Unglücksfälle an Bord haben muß (U.V.V. § 56).

Nur für die überseeische Beförderung von Auswanderern, während welcher die Auswanderer ihre Person und ihre Habe für längere Zeit einem Seeschiffe anvertrauen müssen und in ihrem Wohlergehen vollständig von den Einrichtungen dieses Schiffes und dessen Schicksalen abhängig sind, bestanden schon seit langem besondere partikularrechtliche Schutzvorschriften. Solche, den Auswanderern eine pünktliche Beförderung nach dem Bestimmungsorte, sowie eine angemessene Unterkunft und Verpflegung während der Reise sichernde Anordnungen, sind nunmehr von der Reichsgesetzgebung mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der neueren Zeit einheitlich getroffen worden.

Über die staatliche Kontrolle der Auswandererschiffe giebt das R.G. v. 9/6 1897 grundsätzliche Bestimmungen. Nach denselben hat der Unternehmer dafür Sorge zu tragen, daß das Schiff, mit welchem die Auswanderer befördert werden sollen, für die beabsichtigte Reise völlig seetüchtig, vorschriftsmäßig eingerichtet, ausgerüstet und verproviantiert ist.

Die gleiche Verpflichtung trifft den Führer des Schiffes (§ 33). Jedes Auswandererschiff unterliegt vor dem Antritte der Reise einer Untersuchung über seine Seetüchtigkeit, Einrichtung, Ausrüstung und Verproviantierung. Die Untersuchung erfolgt durch amtliche, von den Landesregierungen bestellte Besichtiger (§ 34).

Vor Abgang des Schiffes ist der Gesundheitszustand der Auswanderer und der Schiffsbesatzung durch einen von der Auswanderungsbehörde (§ 40) zu bestimmenden Arzt zu untersuchen (§ 35).

Der Bundesrat erläßt Vorschriften über die Beschaffenheit, Einrichtung, Ausrüstung und Verproviantierung der Auswandererschiffe, über die amtliche Besichtigung und Kontrolle dieser Schiffe, ferner über die ärztliche Untersuchung der Reisenden und der Schiffsbesatzung vor der Einschiffung, über die Ausschließung kranker Personen, über das Verfahren bei der Einschiffung und über den Schutz der Auswanderer in gesundheitlicher und sittlicher Hinsicht.

Die vom Bundesrat erlassenen Vorschriften sind durch das Reichs-Gesetzblatt zu veröffentlichen und dem Reichstage bei seinem nächsten Zusammentritte zur Kenntnisnahme vorzulegen (§ 36).

Als Auswandererschiffe im Sinne dieses Gesetzes gelten alle nach außereuropäischen Häfen bestimmte Seeschiffe, mit denen, abgesehen von den Kajütspassagieren, mindestens fünfundzwanzig Reisende befördert werden sollen (§ 37).

(S. hierzu die Strafbestimmungen in § 43 des citierten Gesetzes.)

Im vorstehenden umschrieben wir die positiven Leistungen der deutschen Socialgesetzgebung für die Sicherung der Seetüchtigkeit des Schiffes. Dem gegenüber beschränkt sich — von der Specialmaterie der Auswanderungsschiffahrt abgesehen — der Bestand an älteren reichsrechtlichen Normen lediglich auf eine behördliche Kontrolle des Zustandes des Schiffes dann, wenn den staatlichen Organen ausdrücklich auf dem Wege der Beschwerde Mängel in der Ausrüstung, Beschaffenheit, Bemannung 2c. des Schiffes zur Kenntnis gebracht werden. Dieses auf Anrufen der Beteiligten ex officio eintretende Untersuchungsverfahren regeln die Seemannsordnung §§ 47, 94, H.G.B. Art. 486, Konsulargesetz, Konsularische Dienstinstruktionen 2c.

In betreff der Seetüchtigkeit und Proviantausrüstung bestimmt insbesondere die Seemannsordnung

1. Wenn ein Schiffsoffizier oder nicht weniger als drei Schiffsleute bei einem Seemannsamte Beschwerde darüber erheben, daß das Schiff, für welches sie angemustert sind, nicht seetüchtig ist, oder daß die Vorräte, welche das Schiff für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken mit sich führt, ungenügend oder verdorben sind, so hat das Seemannsamt eine Untersuchung des Schiffes bzw. der Vorräte zu veranlassen und deren Ergebnis in das Schiffsjournal einzutragen. Auch hat dasselbe, falls die Beschwerde sich als begründet erweist, für die geeignete Abhilfe Sorge zu tragen.

2. Wer eine auf unwahre Behauptungen gestützte Beschwerde über Seeuntüchtigkeit des Schiffes oder Mangelhaftigkeit des Proviants bei einem Seemannsamte vorbringt und auf Grund dieser Behauptungen eine Untersuchung veranlaßt, wird
a) wenn die Beschwerde wider besseres Wissen erhoben war, mit Gefängnis bis zu drei Monaten,
b) wenn dieselbe nur leichtsinnig angebracht war, mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark

bestraft.

3. Andererseits droht dem Schiffer, welcher seine Verpflichtung, für die gehörige Verproviantierung des Schiffes zu sorgen, nicht erfüllt,

a) wenn dabei Vorsatz obwaltet, Gefängnis, neben welchem auf Geldstrafe bis zu eintausendfünfhundert Mark, sowie auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt werden kann,
b) wenn nur eine fahrlässige Unterlassung vorliegt, falls infolge derselben der Schiffsmannschaft die gebührende Kost nicht gewährt werden kann, Geldstrafe bis zu sechshundert Mark oder Gefängnis bis zu einem Jahre.

Mit der Untersuchung des Schiffes oder der Vorräte sind im Auslande unparteiische Sachverständige, und zwar, wenn im Hafen deutsche oder einer anderen befreundeten Nation angehörige Schiffe anwesend sind, zwei oder drei von den Führern dieser Schiffe zu betrauen. Das Ergebnis der Untersuchung ist durch ein von den Sachverständigen zu unterzeichnendes Protokoll festzustellen.

Unverkennbar steht der ganze Fragenkreis der seetüchtigen Ausrüstung des Schiffes in einem durch den Hochstand unserer modernen Technik bedingten Umbildungsprozeß, der nach gesetzlichem Ausdruck ringt. Schwere Unglücksfälle, welche die deutsche Sch. in den letzten Jahrzehnten betroffen haben, lassen die Kritik nicht zur Ruhe kommen in Ansehung der wirklichen Bewertung der durch Gesetz und Praxis bisher vorgeschriebenen Ausrüstungsstücke, namentlich für die Fälle der dem Betriebe auf hoher See zahlreich drohenden Gefahren für Leben und Gut an Bord. Sie richtet ihre Zweifel zunächst gegen das bisher übliche Rettungsmaterial und zeigt an der Hand zahlreicher Vorkommnisse, daß dasselbe teils unzulänglich, teils wenig zweckentsprechend sei.

### 2. Die seetüchtige Ladung des Schiffes.

Die Seetüchtigkeit der Schiffe wird für die einzelne Fahrt mit bedingt durch die zweckdienliche Ladung und Stauung, insofern durch Überladung, durch Mangel an der erforderlichen Garnierung, durch unzweckmäßige Stauung oder durch Mangel an Ballast eine Gefährdung des Schiffes herbeigeführt werden kann. Die Fürsorge für gehörige Stauung nach Seemannsbrauch uud dafür, daß das Schiff nicht überladen, sowie daß es mit dem erforderlichen Ballast und der nötigen Garnierung versehen ist, liegt dem Schiffer ob. Die diese Verpflichtung zum Ausdruck bringende Vorschrift im Artikel 481 des H.G.B. ist zwar wesentlich privatrechtlicher Natur. Jedoch ist durch das G., betr. die Untersuchung von Seeunfällen, v. 27/7 1877, die Verbindung, die in das Gebiet des öffentlichen Rechts hinüberführt, gewonnen worden. Es sollen nämlich bei der Untersuchung über einen Seeunfall die Ursachen desselben ermittelt, und u. a. soll insbesondere auch festgestellt werden, ob Mängel in der Ausrüstung und Beladung des Schiffes den Unfall oder dessen Folgen herbeigeführt haben. Darin ist ein wirksames Mittel zur Erzielung seetüchtiger Ladung geboten; denn wenn ein Schiffer durch Nichterfüllung der ihm bezüglich der Stauung und Ladung obliegenden Pflichten, die Unfähigkeit, denselben zu entsprechen, an den Tag gelegt und dadurch den Unfall oder dessen Folgen herbeigeführt hat, so kann dem Schiffer die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes entzogen werden.

Daneben besteht, je nach den Umständen, eine strafrechtliche Verantwortlichkeit des Schiffers nach Maßgabe des Strafgesetzes und des U.V.G. § 4 Ziff. 2.

In Erkenntnis der großen Wichtigkeit, welche der seetüchtigen Ladung für die Sicherheit der Fahrt zukommt, schreibt die englische Merchant Shipping Act 1894 die obligatorische Anbringung einer Ladungslinie (Marking of load-line) Art. 438 vor für Schiffe über 80 Registertonnen.

Die Notwendigkeit eines deutschen Tiefladegesetzes zum Schutz der deutschen Seeleute ist seit Jahrzehnten von zuständiger Seite betont und motiviert worden. Es handelt sich bei gesetzlicher Feststellung der Tiefladelinie darum, amtlich zu bestimmen, wie weit ein Schiff beladen werden darf, d. h. wie tief es mit seinem Körper ins Wasser tauchen darf, ohne daß die Gefahr entsteht, das Schiff könne bei schlechtem Wetter durch den Seegang vernichtet werden. Wenn das oberste Deck zu niedrig über dem Wasser liegt, wenn also der Freibord zu klein ist, können überschlagende Wellen das Schiff zu sehr belasten und dadurch zum Sinken bringen oder Menschen über Bord spülen und die Luken einschlagen. Als Abgesandter des hamburgischen Seeschiffervereins sagte Kapitän Landerer auf der Versammlung des Nautischen Vereins zu Berlin am 23/2 1891:

„Der Hauptgrund, weshalb wir (Seeleute) ein solches Gesetz wünschen, ist der, daß wir der Überzeugung sind, daß für die Seefähigkeit eines Schiffes eine gewisse Reserveschwimmkraft nötig ist. Das wird durch die Ladelinie garantiert.“ Ebenso der hamburgische Schiffsbaumeister und Expert des Germanischen Lloyd, C. H. Kraus, in der Hamburgischen Börsenhalle v. 5/12 1893 (s. hierzu Wislicenus a. a. O.).

Die Schwierigkeit der Reform liegt, wie Perels betont, hauptsächlich darin, daß es bisher nicht gelungen ist, eine rationelle Methode zu finden, welche auf alle Arten von Schiffen, deren verschiedene Bauart und Takelung, sowie sonstige Beschaffenheit hierbei von wesentlichem Einfluß ist, auf alle Reisen, insbesondere auch mit Rücksicht auf deren Dauer und auf die Jahreszeit, und auf alle Arten von Ladungen in Anwendung gebracht werden könnte. Unter den geltend gemachten Bedenken würde gesetzespolitisch wohl nur das eine wirklich in Betracht kommen, daß ein solches Gesetz nur dann eine durchgreifende Bedeutung erlangen könnte, wenn es, wie die Reglements zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, einen internationalrechtlichen Charakter erhielte.

### 3. Die seetüchtige Bemannung des Schiffes.

Der Schiffer allein ist regelmäßig berufen, für die gehörige Bemannung des Schiffes Sorge zu tragen. Der Schiffseigentümer ist nicht berechtigt, dem Schiffsführer wider seinen Willen Seeleute aufzudrängen, ja nach deutschem Recht nicht einmal befugt, bei der Anmusterung der Mannschaft thätig mitzuwirken. Den Schiffer trifft vielmehr allein die Verantwortung und mithin auch das Recht der Wahl.

Im übrigen hat sich die Reichsgesetzgebung mit der vorliegenden Materie nur in wenigen Punkten, so vor allem mit dem gewerberechtlichen Erfordernis des Befähigungsnachweises für die Ausübung ge-

wisser verantwortlicher Funktionen an Bord des Schiffes und dem formellen Akt der Anmusterung beschäftigt. Eingehendere Bestimmungen über Art und Stärke der Schiffsbemannung aufzustellen, hat sich bisher der Gesetzgeber versagen zu müssen geglaubt. Erklärt wird diese Lücke im Hinblick auf die bei jedem einzelnen Schiff verschieden sich gestaltenden und in Rechnung zu ziehenden Faktoren, sowie mit Rücksicht auf die unaufhörlich fortschreitenden technischen Verbesserungen, welche die Verwertung der Menschenkraft fast von Tag zu Tag in andere Bahnen lenken, endlich weil auch die wechselnde, unkontrollierbare Qualität der Mannschaft selbst es nahezu unmöglich mache, allgemeingiltige Normen aufzustellen.

Die Stärke der Bemannung muß notwendig bestimmt sein von der Größe, der Bauart und dem Alter des Schiffes, seiner Materialien- und Inventarienausrüstung, weiter von der Dauer und dem Ziel der Reise, von der Beschaffenheit der Ladung und von der Jahreszeit, in welcher die Reise unternommen wird, bzw. in welche sie überhaupt fällt. Während das deutsche Seerecht diese für die Sicherheit des Seeverkehrs entscheidende Frage fast regelmäßig mit Stillschweigen übergeht, steht sie in Frankreich und England seit langem im Vordergrunde der fachlich juristischen Erörterung. „A ship certainly is not fit for the voyage," bemerkt Abbot (a. a. O. S. 388) „unless she sailes with a competent crew, a crew competent for the voyage, considering its length and the circumstances under which it is undertaken." Um so lebhafter ist die Praxis in Deutschland mit der Frage täglich befaßt und die Rechtsprechung, in welcher die Zahl der Bemannung auf deutschen Kauffahrteischiffen im allgemeinen als ungenügend bezeichnet wird [Entscheidungen des Oberseemannsamts v. 2/8 1880 (Bd. III S. 140) und der Seeämter Hamburg v. 26/11 1879 (Bd. I S. 780), Danzig v. 24/11 1880 (Bd. III S. 140), Flensburg v. 18/1 1888 (Bd. VII S. 777), 18/8 1890 (Bd. IX S. 485) und 13/6 1889 (Bd. IX S. 179), Hamburg v. 31/12 1892 (Bd. X S. 376) 2c.]. In einem Erkenntnis des hamburgischen Handelsgerichts v. 1/11 1864 (Hermann & Hirsch Nr. 133) heißt es mit Bezug hierauf: „Zur Seetüchtigkeit des Schiffes gehört die Ausrüstung des Schiffes mit der nach Verhältnis der Größe des Schiffs und der vorhabenden Reise erforderlichen Mannschaft." — Es liegt in der Natur der Sache und ist gerade durch die Eigenart des Schiffahrtsgewerbes und die in seinem Gefolge unausbleiblich drohenden Gefahren der See begründet, daß eine hinreichende Anzahl der Schiffsmannschaft allein den Schiffer von der Verantwortlichkeit für pflichtmäßge Bemannung noch nicht befreit; vielmehr muß seitens des Schiffers auch darauf genügende Sorgfalt verwandt werden, daß der Einzelne in seinem Berufe das erforderliche Maß geistiger und körperlicher Fähigkeiten besitze.

Zu der kontroversen Materie bemerkt Prien in seinem gründlichen und umfassenden Werke „Der Zusammenstoß von Schiffen" (Berlin, Guttentag 1896): „Um Geld zu sparen, untermannen die Reeder häufig ihre Schiffe. Eine wesentliche Abnahme der Bemannung ist seit fast zwei Jahrhunderten bemerkbar und durch die Erfindungen im Seewesen, namentlich die Änderung und Vereinfachung der Besegelung und ihrer Bedienung gerechtfertigt. Aber, wie gesagt, häufig gehen die Reeder weit unter diesen Satz herunter. Die Untermannung führt zu Übermüdung und Abspannung der Mannschaft, und diese wieder zu lässiger, langsamer und schlechter Ausführung der gegebenen Befehle. Was das bei Kollisionsgefahr bedeutet, braucht nicht ausgeführt zu werden. Der am Ruderrade, die Speichen in der Hand, vornübergebeugt im Stehen eingeschlafene Rudergast ist eine schreiende Illustration falsch angebrachter Sparsamkeit des Reeders. Die Cunard Line vermeidet eine Dienstüberanstrengung dadurch, daß sie auf ihren Dampfern sieben Steuerleute fahren läßt, ein nachahmenswertes Beispiel."

Zum letzten Punkt sei betont, daß nur die Bemannung von Personendampfern nach deutschem Verwaltungsrecht sowohl unter reichsrechtlich als ortspolizeilich festgestellten strengeren Normen steht. Im übrigen müssen Seedampfschiffe, die sich auf großer Fahrt befinden, einen Maschinisten erster Klasse als leitenden Maschinisten und mindestens einen Maschinisten zweiter Klasse an Bord haben; Seedampfschiffe auf europäischer Fahrt einen Maschinisten zweiter Klasse als leitenden Maschinisten und mindestens noch einen Maschinisten dritter Klasse; Schleppdampfer und solche Seedampfschiffe, deren Fahrten sich nicht über 50 Seemeilen von der deutschen, niederländischen oder belgischen Küsten erstrecken, wenigstens einen Maschinisten dritter Klasse, Fischereidampfschiffe, welche diese Grenze überschreiten, wenigstens zwei Maschinisten dritter Klasse (Bek. v. 30/6 1879 § 7 in Verbindung mit Bek. v. 18/7 1889). Die Seemannsordnung bestimmt ferner, daß, wenn die Zahl der Mannschaft sich während der Reise um mehr als ein Sechstel verringert, der Schiffer dieselbe auf Verlangen der verbleibenden Schiffsleute ergänzen muß, sobald die Umstände eine Ergänzung gestatten.

Die Möglichkeit einer sicheren gesetzlichen Regelung auch dieser Frage halten wir trotz des Widerspruches von Perels und anderen keineswegs für ausgeschlossen. Muß hier auch der Eigenart der Verhältnisse ein weiter Spielraum gesichert sein, so liegt doch kein Grund vor, dem guten Willen des Schiffers oder des Reeders hier alles allein zu überlassen. England geht mit großer Energie gesetzlich gegen das Übel der Untermannung vor. Dort hat besonders die Klasse der sogenannten „tramps" eine gesetzliche Regelung dringend gefordert. Man versteht darunter minderwertige Schiffe, die keine bestimmte Linie laufen, sondern gechartert werden, und hingehen, wo sie Ladung erhalten könnten. Es ist bekannt in England, daß nahezu alle „tramps" von Art der „Crathie", besonders die Kohlenschiffe eine der Beschaffenheit und der Zahl nach ungenügende Besatzung haben. Sie führen nur eine sehr geringe Zahl gelernter Seeleute mit sich, während die Mehrzahl der Besatzung aus ungelernten gewöhnlichen Arbeitern und Lastträgern besteht, die beim Laden und Löschen Dienste leisten. Der Zusammenstoß Crathie-Elbe hat wesentlich dazu beigetragen, um den Bestand dieser „tramps" im dicht besetzten Fahrwasser des Kanals als eine internationale Seegefahr erkennbar zu machen und dazu beitragen, die dringende Verwaltungsaufgabe einer seetauglichen Bemannung aller Schiffe einer internationalen einheitlichen Ordnung seitens aller Verkehrsstaaten zuzuführen.

#### 4. Schiffsmeldungen im Auslande.

Das System des deutschen Seerechts hat eine wertvolle Bereicherung erfahren in seinen Mitteln zur rechtlichen Kontrolle der deutschen Schiffe im Auslande und der Beaufsichtigung des ordnungsmäßigen Verlaufs der Fahrt durch das an Inhalt und Umfang ständig zunehmende wichtige Institut der sogenannten Schiffsmeldungen, welche bei dem Anlaufen eines ausländischen Hafens stattfinden sollen. In Anknüpfung an alte privatrechtlichen Zwecken — der Haftung, Beweissicherung 2c. — dienende Anzeigen (Verklarung, Seeprotest), bestand in allen deutschen Seestaaten, mit Ausnahme Hamburgs, die Meldepflicht der Schiffsführer. Aber erst durch das G. v. 25/3 1880 (R.G.B. S. 181) ist der Gegenstand von Reichs wegen einheitlich geregelt worden. Nach § 1 dieses Gesetzes ist der Führer eines deutschen Schiffes verpflichtet, die Ankunft des Schiffes in einem zu dem Amtsbezirke eines deutschen Konsulates gehörigen Hafen und den Abgang des Schiffes aus einem solchen Hafen dem Konsul mündlich oder schriftlich zu melden. Die Meldung der Ankunft hat innerhalb der beiden nächstfolgenden Tage, die Meldung des Abgangs vor der Abfahrt des Schiffes zu geschehen. Es ergiebt sich hieraus, daß die Meldung auch zu erfolgen hat, falls das Schiff an Nichtdeutsche verchartert war. Dies hat das Reichsamt des Innern in einem besonderen Fall ausgesprochen. Die Meldung hat nach dem Wortlaute des Gesetzes, sowie nach mehrfachen Erlassen des Auswärtigen Amtes auch dann zu erfolgen, wenn der angelaufene Hafen nur zu dem Amtsbezirk eines Kaiserl. Konsuls gehört, ohne daß letzterer auch seinen Wohnsitz dort hat. In Ballast fahrende Schiffe sind in derselben Weise wie andere meldepflichtig.

Die Meldepflicht gründet sich darauf, daß die Konsuln den mannigfachen Obliegenheiten, welche ihnen durch die Reichsgesetzgebung, insbesondere durch das G. v. 8/11 1867 und die Seemannsordnung, im Interesse der Sch. zugewiesen sind, nicht im vollen Maße genügen können, wenn sie über den Verkehr der deutschen Schiffe in den Häfen ihrer Amtsbezirke und namentlich über die Dauer der Anwesenheit solcher Schiffe in denselben nicht rechtzeitig und zuverlässig unterrichtet werden. Zu diesem Zwecke bedarf der Konsul der Regel nach einer Anzeige, sowohl von der Ankunft als von der Abfahrt eines jeden deutschen Schiffes.

Bei der Meldung nach der Ankunft des Schiffes ist dem zuständigen Konsul anzuzeigen:

1) der Name, das Unterscheidungssignal, der Heimatshafen, die Gattung und der Nettoraumgehalt des Schiffes,
2) der Name und der Wohnort des Eigentümers oder des Korrespondentreeders des Schiffes,
3) der Ort und der Tag der Ausfertigung der Musterrolle, sofern dieselbe nicht vorgelegt wird, sowie die Zahl der Schiffsmannschaft,
4) die Zahl der mit dem Schiffe angekommenen Passagiere,
5) der Ort und der Tag der Ausfertigung des Schiffscertifikates oder des Flaggenattestes des Schiffes,
6) ob das Schiff mit Ballast oder mit Ladung angekommen ist, letzterenfalls unter summarischer Bezeichnung der Ladungsgegenstände,
7) der Ort und Tag des Reiseantritts und der Tag der Ankunft im Hafen,
8) ob, bzw. welche Häfen von dem Schiffe während der Reise angelaufen worden sind,
9) die Adresse desjenigen, welcher die Klarierungsgeschäfte des Schiffes am Orte besorgt;

den unter 1 bis 3 geforderten Anzeigen kann auch durch Vorlegung des Schiffscertifikates oder des Flaggenattestes genügt werden.

Hat der Konsul in dem Hafen, welchen das Schiff besucht, seinen Wohnsitz, so ist bei der Anmeldung auch die Musterrolle der Mannschaft des Schiffes vorzulegen, dieselbe wird von dem Konsul aufbewahrt.

Bei der Abmeldung ist anzuzeigen:

1) Bestimmungsort des Schiffes,
2) ob das Schiff mit Ballast oder mit Ladung abgeht, letzterenfalls unter summarischer Bezeichnung der Ladungsgegenstände,
3) der Tag der Ausklarierung.

Genügt der Inhalt der Meldung dem Konsul nicht, so hat der Schiffsführer dieselbe auf ergangene Aufforderung nach Maßgabe der vorbedachten Bestimmungen baldthunlichst zu vervollständigen.

Auch die in erster Linie privatvermögensrechtlichen Zwecken dienende Meldung, die Verklarung, stellt sich, erstattet an ein Verwaltungsorgan im Auslande, als Hilfsmittel dar im System der staatlichen Beaufsichtigung des ordnungsmäßigen Verlaufes der Fahrt eines deutschen Kauffahrteischiffes.

Der Schiffsführer ist für das ihm anvertraute Schiff und dessen Ladung verantwortlich. Kommt Schiff oder Ladung in beschädigtem Zustande oder gar nicht an, oder hat zum Vorteil von Schiff oder Ladung ein außerordentlicher Kostenaufwand gemacht werden müssen, so muß der Schiffer erforderlichenfalls die Seeunfälle, von welchen er betroffen zu sein angiebt, bewahrheiten und sich darüber ausweisen, daß er den ihm obliegenden Verpflichtungen nachgekommen ist.

Es kann, der Natur der Sache nach, in den meisten Fällen keine anderen Beweismittel über den Hergang geben, als die Aussage des Schiffers und der Schiffsmannschaft. Damit diese Beweismittel nicht verloren gehen, muß der Schiffer nicht nur alle Unfälle, welche dem Schiffe oder der Ladung zustoßen, und die Beschreibung derselben in das Schiffsjournal eintragen (Art. 487 H.G.B.), sondern er muß auch (Art. 490 H.G.B.) über alle Unfälle, welche sich während der Reise ereignen, sie mögen den Verlust oder die Beschädigung des Schiffes oder der Ladung, das Einlaufen in einen Nothafen oder einen sonstigen Nachteil zur Folge haben, eine Verklarung ablegen. Die Verklarung ist ohne Verzug zu bewirken, und zwar: im Bestimmungshafen oder bei mehreren Bestimmungshäfen in denjenigen, welchen das Schiff nach dem Unfalle zuerst erreicht; im Nothafen, sofern in diesem repariert oder gelöscht wird; am ersten geeigneten Orte, wenn die Reise endet, ohne daß der Bestimmungshafen erreicht wird. Ist der Schiffer gestorben oder außer stande, die Aufnahme der Verklarung zu bewirken, so ist hierzu der im Range nächste Schiffsoffizier berechtigt und verpflichtet.

Die Verklarung muß einen Bericht über die erheblichen Begebenheiten der Reise, namentlich eine vollständige und deutliche Erzählung der erlittenen Unfälle, unter Angabe der zur Abwendung oder Verringerung der Nachteile angewendeten Mittel enthalten.

Nach § 36 des Konsulatsgesetzes sind die Konsuln befugt, Verklarungen aufzunehmen. Sie haben dies aber nur auf den Antrag der Beteiligten zu thun; verlangt keiner der Interessenten die Verklarung, so ist sie nicht von Amts wegen zu veranlassen.

Über das Verfahren bei Aufnahme von Verklarungen bestimmt die A.D.J. im Anschluß an Artikel 492 und 493 H.G.B. folgendes: „Dem Antrage auf Verklarung muß das Schiffsjournal und ein Verzeichnis aller Personen der Schiffsbesatzung beigefügt werden. Der Konsul setzt nach Empfang einer solchen Anmeldung einen Termin zur Aufnahme der Verklarung an. Dieser Termin wird in geeigneter Weise öffentlich bekannt gemacht, insofern die Umstände einen solchen Aufenthalt gestatten. Die Interessenten von Schiff und Ladung, sowie die etwa sonst bei dem Unfall Beteiligten (Hilfsleute, Berger, Lotsen, Angestellte ꝛc. sind berechtigt, selbst oder durch ihre Vertreter der Ablegung der Verklarung beizuwohnen. Sie haben die Befugnis, durch den Konsul Fragen an den Schiffer und dessen Leute richten zu lassen. Die Verklarung geschieht auf Grundlage des Schiffsjournals. Kann das geführte Journal nicht beigebracht werden oder ist ein Journal nicht geführt, so ist der Grund anzugeben. Die Auswahl der bei der Verklarung zu hörenden Schiffsleute steht zunächst dem Schiffer zu. Der Konsul ist aber befugt, außer den gestellten noch andere Personen der Schiffsbesatzung, deren Abhörung er angemessen findet, zu vernehmen. Der Konsul kann dem Schiffer und den Schiffsleuten zum Zweck besserer Aufklärungen geeignete Fragen vorlegen. Der Schiffer und die zugezogenen übrigen Personen der Schiffsbesatzung haben ihre Aussage zu beschwören. Die Seem.O. (§§ 53 und 56) verpflichtet jeden Schiffsmann ausdrücklich, auf Verlangen bei der Verklarung mitzuwirken und seine Aussage eidlich zu bestärken. Er kann dazu durch Verhaftung angehalten werden. Der Eid ist dahin zu formulieren, daß der Beschwörende von allem, worüber er vernommen worden, „nach seinem besten Wissen die reine Wahrheit gesagt und wissentlich weder etwas verschwiegen, noch hinzugefügt habe".

Die letztere Bestimmung ergiebt, daß die Beeidigung erfolgt, nachdem die vernommenen Personen ihre Aussage abgegeben haben. Ob die Konsuln befugt sind, auch Personen, welche nicht zur Schiffsbesatzung gehören, ohne besondere Ermächtigung des Reichskanzlers zu beeidigen, kann zweifelhaft sein.

Überhaupt richtet sich bei Verklarungen die Vernehmung der betreffenden Personen im allgemeinen nach den Vorschriften für Zeugenvernehmungen.

Die über die Verklarung aufzunehmende Verhandlung ist in Urschrift aufzubewahren und jedem Beteiligten auf Verlangen beglaubigte Abschrift zu erteilen.

Die von den Konsuln aufgenommenen Verklarungen stehen im Gebiete des Handelsgesetzbuchs den gerichtlich aufgenommenen gleich. Wenn die Verklarung außerhalb des Gebiets dieses Gesetzbuchs gebraucht wird, so kann es in Frage kommen, ob die von einem Konsul aufgenommene Urkunde rechtliche Wirkung hat. Um den Interessenten Weitläufigkeiten und Verluste zu ersparen, hat deshalb der Konsul dieselben darauf aufmerksam zu machen, daß die Konsulatsurkunde möglicherweise außerhalb des Reichsgebiets nicht werde anerkannt werden, und daß es sich vielleicht empfehle, die Verklarung durch die zuständige Lokalbehörde aufnehmen zu lassen. —

## C. Das Seestraßenrecht.

### 1. Stellung im System.

Die in Rechtsprechung und Praxis nachwirkende Unsicherheit der fachlichen Litteratur über die systematische Stellung und Behandlung des Seestraßenrechts ist hauptsächlich aus dem Umstande zu erklären, daß dieser wichtige Teil des internationalen Verwaltungssystems weder seine ausreichende Begriffsabgrenzung gegenüber der Privatseerechtsdarstellung, noch auch seinen engen Anschluß an die publizistische Behandlung der staatlichen Verkehrsverwaltung und ihr Recht gefunden hat. Bei näherer Betrachtung des Stoffes zeigt sich doch unverkennbar, daß auch das Seestraßenrecht im Grunde genau denselben Gehalt an juristischen Principien hinsichtlich der Herstellung der Fahrstraße, Sicherung ihres öffentlichen Gebrauches, Einrichtungen und Veranstaltungen gegenständlicher Art, Gliederung nach den Trägern der Erhaltungspflicht, Fahrordnung, polizeiliche Aufsicht und Kontrolle, Rechtsprechung ꝛc. aufweist, wie das festländische Wegerecht im Verwaltungsrecht der Kulturstaaten. Auch hier, wie bei der wissenschaftlichen Behandlung der Wegepolizei zeigt der in der weiteren und engeren Auffassung des Begriffes der Polizei zum Ausdruck gelangende Gegensatz seine Konsequenz darin, daß die ausgedehntere Begrenzung des Begriffes die gesamte Fürsorge für einen den Anforderungen des Verkehrs entsprechenden Zustand der Fahrstraße, die engere den wesentlich negativen, auf Beseitigung von Hindernissen und Störungen gerichteten Teil dieser Fürsorge staatlicher Natur umfaßt. (S. v. Reitzensteins „Wegepolizei" in v. Stengels Wörterbuch des Verwaltungsrechts S. 913.) Hält man an diesem für die systematische Stellung und Gliederung leitenden Gedanken fest, so ergiebt sich im Anschluß an das Binnenschiffahrtsrecht ein Doppeltes. Teils eine Vereinfachung der Darstellung, weil hier Rechtsfiguren ausscheiden, die dort durch Rücksichtnahme auf Privatgrundeigentum, Unterscheidung zwischen Privatdispositionsgewalt und öffentlicher Verfügungsgewalt, Expropriation ꝛc. den Fragenkreis komplizierter gestalten, — teils wieder eine Inhaltsbereicherung, weil es sich um den Weg des großen internationalen, allen Staaten und Völkern zugänglichen Weltverkehrs handelt. Wegekontrolle und Wegepolizei, Fahrordnung und Wegerecht gestalten sich daher hier mannigfaltiger und der Wegesubstanz entsprechend, aber im Grunde nicht abweichend vom ausgestalteten Rechtssystem der öffentlichen Verkehrsanstalten des deutschen Staates.

Hier dürfte es genügen, den reichen Stoff unter gelegentlicher Hinweisung auf die Kompetenzverhältnisse zu gliedern in eine Darstellung 1. der spezifischen Einrichtungen zur Sicherung und Erhaltung der Brauchbarkeit des Seeweges unter dem gebräuchlichen Terminus des Seezeichenwesens; 2. der Fahrordnung und 3. der Einrichtungen staatlicher und internationaler Natur zur Hilfeleistung in Fällen der Seenot.

## 2. Das Seezeichenwesen.

Je nach der Beschaffenheit, der Ausdehnung und den Zielpunkten des Verkehrs erhöhen und vermindern sich die Anforderungen rechtlicher und technischer Art, welche an die Verkehrsstraße gestellt werden. Die Beschaffenheit des Seeweges und die Natur seiner Transportmittel machen eine Reihe gegenständlicher Einrichtungen notwendig, welche ihre juristische Parallele im Wegebau und in der Verpflichtung zur Erhaltung des Wegekörpers finden. Der Gebrauch des freien Meeres einschließlich der unter der Verwaltungsbefugnis des Küstenstaates stehenden Territorialgewässer für die Zwecke des großen Seeverkehrs ist insbesondere bedingt von dem Vorhandensein solcher örtlicher Veranstaltungen und sachlicher Einrichtungen, welche eine verläßliche Orientierung an der Küste und in den Seerevieren ermöglichen. Ist der Gebrauch möglichst präziser Seekarten, amtlich geprüfter Kompasse &c. ein nach dem Stande der modernen Nautik unentbehrliches Hilfsmittel, dessen Sicherung für die Ausrüstung des Schiffes einem gesetzlichen Postulate entspricht, so bedarf der Schiffahrtsverkehr von alters her noch weiter gehender Einrichtungen zur örtlichen Bezeichnung gefährlicher Stellen, Untiefen, Felsen auf der Fahrstraße, Mittel der Orientierung bei Nacht und Nebel, Feuerzeichen, Schallsignale &c., ohne welche ein nennenswerter Schiffahrtsbetrieb heute nicht gedacht werden kann. Die von den Uferstaaten zum Nutzen des Seeverkehrs getroffenen Einrichtungen, wie Leuchtfeuer, Tonnen, Bojen, Baaken, Feuerschiffe &c. kommen nicht nur den Nationalen des Uferstaates, sondern auch den vorüberfahrenden fremden Schiffen zu statten. Jeder moderne Küstenstaat kommt bei Errichtung und Erhaltung dieser unentbehrlichen Hilfsmittel des Schiffahrtsverkehrs nur seiner eigenen staatlichen Verwaltungspflicht nach, bei deren Erfüllung nur wirtschaftlich minder leistungsfähige Gemeinwesen die Unterstützung der größeren Verkehrsstaaten heranzuziehen pflegen. S. z. B. die Konvention zwischen Österreich-Ungarn, Belgien, Spanien, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Frankreich &c. einer- und dem Sultan von Marokko und Fez andererseits v. 31/5 1865, betr. die Erhaltung des Leuchtturms auf Kap Spartel, der das Deutsche Reich laut des zu Tanger am 4/3 1878 gefertigten Procès-verbal unter Übernahme einer angemessenen Beitragsleistung beigetreten ist (Martens-Hopf, Nouv. Recueil Général de Traités, 2. série, T. IX p. 227). Auch Kulturstaaten selbst kommen dieser Verkehrspflicht aber nicht immer in auskömmlichem Maße nach; so ist unter anderem die mangelhafte Beleuchtung der französischen Küste im Ärmelkanal zunächst der Enge Dover-Calais schon lange Gegenstand seemännischer Klagen. Der ganze Schiffahrtsverkehr zieht sich infolge dieses Übelstandes immer mehr nach der englischen Küste zwischen Varne-Bank und Folkestone. Zudem stehen die französischen Leuchtfeuer hier so hoch, daß sie bei einigermaßen trübem Wetter schon auf kurze Entfernung unsichtbar werden. Eine bessere Beleuchtung würde die englische Küste, die jetzt überfüllt ist, entlasten, während jetzt die französische nur bei ganz klarer Witterung den Schiffen zugänglich ist.

Noch vor Einrichtung des einheitlichen deutschen Seewesens sind die deutschen Küstenstaaten ihrer diesfälligen Verwaltungspflicht an den Küsten der Nord- und Ostsee in ausgedehntem Maße gerecht geworden, während zugleich Dänemark auf Grund des Kopenhagener Vertrages v. 14/3 1857 sich gegen eine von den Vertragsstaaten gezahlte Aversionalsumme von 30 Millionen Rigsdalern zur Unterhaltung der Leuchtfeuer und der sonstigen Seezeichen längs der dänischen Küsten, Häfen, Kanäle und der Fahrstraßen, welche zur Erleichterung der Sch. im gefahrvollen Kattegat, im Sund und in den Belten dienen, sowie zur Verbesserung des Seezeichenwesens verpflichtete.

Nach deutschem Recht unterliegen die Seezeichen der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung des Reichs R.G. v. 3/3 1873, betr. einen Zusatz zu dem Art. 4 Nr. 9 der R.V. Auf Grund dieser Bestimmung und in Gemäßheit des Art. 7 Nr. 2 der R.V. hat der Bundesrat einheitliche Grundsätze über die Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern aufgestellt (Bek. v. 31/7 1887 [R.G.Bl. S. 387—394]). Die Bekanntmachung unterscheidet schwimmende und feste Seezeichen. Die ersteren sind verschieden gestaltete Tonnen (Faßtonnen, Kugeltonnen, stumpfe Tonnen, spitze Tonnen, Spierentonnen) resp. mit einem Aufbau versehene Tonnen (Bakentonnen). Als feste Seezeichen nennt die Bekanntmachung Baken (gerüstartige oder volle Aufbauten, die eine gegen den Hintergrund sich scharf abhebende und in die Augen fallende Gestalt haben), Stangenseezeichen (einzelne, in den Grund gesteckte Stangen oder eingerammte Pfähle), Pricken (junge, mit Ästen versehene Bäume oder Baumzweige, die in den Grund gesteckt werden). Über Leuchttürme, Leuchtschiffe und Landmarken sind keine Bestimmungen getroffen. Anlegung und Unterhaltung der Seezeichen ist Sache der Landesregierungen. Damit die Seezeichen nicht beschädigt werden, auch nicht durch falsche Zeichen die Sch. und somit die öffentliche Sicherheit gefährdet wird, sind Beschädigungen der Seezeichen, Aufstellung falscher Zeichen, besonders auch pflichtwidriges Verhalten der Bediensteten in betreff der Aufstellung der Seezeichen mit schweren Strafen bedroht. Das R.Str.G.B. (§ 322) statuiert gegen denjenigen, der vorsätzlich ein zur Sicherung der Sch. bestimmtes Feuerzeichen (z. B. das Feuer eines Leuchtturms, eines Leuchtschiffes) oder ein anderes zu diesem Zwecke angebrachtes Zeichen zerstört, wegschafft, unbrauchbar macht, oder ein solches Feuerzeichen auslöscht oder seiner Dienstpflicht zuwider nicht aufstellt oder ein falsches Zeichen, welches geeignet ist, die Sch. unsicher zu machen, aufstellt, Zuchthausstrafe bis zu 10 Jahren; wenn durch die Handlung die Strandung eines Schiffes verursacht worden, Zuchthausstrafe nicht unter 5 Jahren; wenn der Tod eines Menschen verursacht

worden, Zuchthausstrafe nicht unter 10 Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe.

Jeder Führer eines Schiffes hat dafür Sorge zu tragen, daß er nicht die Schiffahrtszeichen, insbesondere die zur Bezeichnung des Fahrwassers ausgelegten Feuerschiffe, Tonnen, Bojen, Baken rc. beschädigt oder verschleppt. Ganz abgesehen von der strafrechtlichen Ahndung, welche in den Fällen der §§ 322 und 326 des Str.G.B. erfolgt, sind von den deutschen Küstenstaaten auf Grund des § 366 unter 10 des Str.G.B. Verordnungen erlassen worden, durch welche jede absichtliche oder fahrlässige Beschädigung oder Verschleppung von Schiffahrtszeichen (Hamburg), oder jede fahrlässige Beschädigung oder Verschleppung (Lübeck § 1), oder nur die fahrlässige Verschleppung (Preußen § 2, Oldenburg § 1, Bremen § 1) unter Strafe (Geldstrafe bis zu 60 ℳ oder Haft bis zu 14 Tagen) gestellt und den Schiffern bei gleicher Strafe eine Anzeigepflicht auferlegt worden ist, wenn ihnen Zerstörungen, Beschädigungen oder Verschleppungen von Schiffahrtszeichen bekannt geworden sind. Und zwar haben sie derselben zu genügen bei der Hafenbehörde desjenigen Hafens, welchen sie zuerst erreichen.

Es ist nicht ohne Grund in seemännischen Berufskreisen darauf hingewiesen worden, daß die im Interesse der Sicherheit der Fahrt unentbehrlichen Orientierungshilfsmittel der Seezeichen in unserer Zeit nicht diejenige Erweiterung und Vermehrung gefunden haben, welche der hohen Entwickelungsstufe unserer Dampf- und Elektrotechnik, sowie dem hohen finanziellen Aufwand entspräche, welcher für die anderen Zweige des staatlichen Verkehrswesens in noch immer steigendem Maße gemacht wird.

Im System der staatlichen Einrichtungen zur Beseitigung von Hindernissen und Störungen des Schiffahrtsbetriebes nimmt die deutsche Seewarte einen hervorragenden Platz ein.

Die deutsche Seewarte ist eine Anstalt, welche die Kenntnis der Naturverhältnisse des Meeres, soweit diese für die Sch. von Interesse, wie die Kenntnis der Witterungserscheinungen an den deutschen Küsten zu fördern und zur Sicherung und Erleichterung des Schiffahrtsverkehrs zu verwerten hat (R.G. v. 9/1 1875, betr. die deutsche Seewarte § 1). Die Seewarte hat ihren Sitz in Hamburg und gehört zum Ressort des Reichs-Marineamtes (R.G. v. 9/1 1875 § 2 in Verbindung mit dem Kaiserl. Erlaß v. 30/3 1889, betr. die Trennung des Oberkommandos der Marine von der Verwaltung derselben). Der Geschäftskreis der Seewarte, ihre Einrichtung und Verwaltung ist im Einvernehmen mit dem Bundesrat durch Kaiserl. Verordnung festgestellt worden (V. v. 26/12 1875, R.G.Bl. S. 385 bis 387). Die Seewarte hat namentlich die Beobachtungen über die physikalischen Verhältnisse des Meeres, wie über die meteorologischen Erscheinungen auf hoher See zu sammeln, die für die Seeschiffahrt notwendigen Instrumente, wie Chronometer, Kompasse, Barometer u. s. w. zu prüfen und zu berichtigen, die Erscheinungen des Erdmagnetismus auf der See zu prüfen, Weisungen für zweckmäßige Aufstellung der Magnetnadel an Bord der Schiffe zu erteilen, die wichtigeren auf die Physiographie und Hydrographie des Meeres, wie auf praktische Navigation bezüglichen Schriften und Karten zu sammeln, die verschiedenen Seewege in Segelhandbüchern zu bearbeiten; auch den einzelnen Schiffern Informationen und Anweisungen für bestimmte Fahrten zu erteilen. Sie hat die Beobachtungen über den Zustand der Atmosphäre, welche für die Sturmwarnungen die Grundlage bildet, zu sammeln und zu verbreiten, das in längeren Beobachtungszeiten gesammelte Material auf die daraus für Navigation und Wissenschaft zu gewinnenden Resultate zu verarbeiten und diese Arbeiten zu veröffentlichen. An der Spitze der Seewarte steht ein Direktor. Dieselbe zerfällt nach den verschiedenen Zweigen ihres Geschäftskreises in vier Abteilungen. Zur Vermittelung des Verkehrs zwischen der Seewarte und den Schiffern und Reedern, wie zur Wahrnehmung der Interessen der Seewarte bestehen in verschiedenen deutschen Seestädten Agenturen. Weiter sind an verschiedenen Punkten der deutschen Küste Beobachtungsstationen und Signalstationen errichtet. Erstere haben durch Anstellung meteorologischer Beobachtungen das Material zu liefern, das die Grundlage zur Ausübung der praktischen Wetterprognose, wie zu den wissenschaftlichen Untersuchungen bildet. Die Signalstationen haben die ihnen von der Seewarte zugehenden Sturmwarnungen bekannt zu machen, auch durch eigene Beobachtungen und durch Verkehr mit den Seefahrern zur Vervollkommnung der Sturmwarnungen beizutragen (R.G. v. 9/1 1875 § 2; Kaiserl. V. v. 26/12 1875 §§ 2 u. 3).

Das wichtige Verkehrshindernis der Wracks hat bisher im Binnenschiffahrtsrecht, entsprechend der geringeren Breite der Fahrstraße verwaltungsrechtlich befriedigende Berücksichtigung gefunden. So giebt beispielsweise die preußische Ministerialverordnung über die Sch. auf der Oder, von der österreichischen Grenze bis zum Hafen von Stettin, v. 11/8 1885, zur Bezeichnung und Beseitigung gesunkener Fahrzeuge die nachstehenden Vorschriften:

1. Ist ein Fahrzeug im Strome gesunken, so ist der Führer und beim Unvermögen desselben jeder Mann der Besatzung verpflichtet, sofort dem nächsten Buhneumeister oder Wasserbauinspektor sowie der nächsten Polizei- oder Ortsbehörde hiervon Anzeige zu machen.

2. Das gesunkene Fahrzeug oder die Stelle, an welcher dasselbe sich unter Wasser befindet, muß auf Kosten des Schiffsführers bei Dunkelheit und Nebel mit einer hellbrennenden, weithin sichtbaren Laterne bezeichnet und von einem zuverlässigen Manne bewacht werden, welcher etwa vorbeipassierende Fahrzeuge vor der Annäherung zu warnen hat, solange der zuständige Wasserbauinspektor diese Vorsichtsmaßregel für erforderlich hält. Liegt das gesunkene Schiff ganz unter Wasser, so muß die Lage desselben auch am Tage durch eine starke, mit einem Strohwisch versehene Stange bezeichnet werden.

3. Wenn der zuständige Wasserbauinspektor die Beseitigung des gesunkenen Schiffes für notwendig hält, so sind der Führer und der Eigentümer des letzteren verpflichtet, binnen einer von dem erwähnten Beamten festzusetzenden Frist Schiff und Ladung vollständig aus dem Stromgebiete zu entfernen. Kommen dieselben dieser Verpflichtung innerhalb der gestellten Frist nicht nach, so kann die Strombauverwaltung das Fahrzeug nebst Ladung auf Kosten der Säumigen beseitigen lassen. —

Während die englische Merchant Shipping Act

1894 in den Abschnitten: Dealing with Wreck (Art. 518—522), Unclaimed Wreck (Art. 524—529), Removal of Wrecks (Art. 530—534) und Offences in respect of Wreck (Art. 535—537) sehr eingehende Bestimmungen über das Wrack trifft, hat das deutsche öffentliche Seerecht dagegen dieses unter Umständen äußerst gefahrvolle Verkehrshindernis bisher nicht in den Kreis seiner Ordnung einbezogen. In neuerer Zeit sind jedoch die treibenden Wracks auf den Hauptfahrgebieten des Oceans so zahlreich geworden, daß sich die Staaten veranlaßt gesehen haben, Kriegsschiffe auszusenden, um jene gefahrbringenden Irrfahrer zu zerstören. Die monatlichen Lotsenkarten des Hydrographischen Amts in Washington bringen regelmäßig Mitteilungen über die Positionen, in denen Wracks auf dem Ocean angetroffen wurden. Diese Notizen sind von besonderem Werte für den Seefahrer, indem sie wenigstens ungefähr die Gegenden angeben, in denen sich Schiffskörper zur Zeit umhertreiben. Neuerdings ist die Frage der Beseitigung der Schiffswracks durch freundnachbarliche Verständigung zwischen den Seeuferstaaten so geregelt worden, daß jeder Staat verpflichtet ist, innerhalb seiner Landeshoheitsgrenzen derartige Hindernisse der Seeschiffahrt zu beseitigen. Da indessen auch außerhalb des nach der Seeseite engbegrenzten Landeshoheitsgebiets Schiffswracks zu einer ernsten Gefahr für die Sch. werden können, hat sich auch das Deutsche Reich entschlossen, mittelst der Kriegsmarine helfend einzugreifen. Die Landespolizeibehörden der Seeuferstaaten sind daher angewiesen, von etwaigen gefährlichen Wracks außerhalb des Landeshoheitsgebietes den zuständigen Marinebehörden Mitteilung zu machen. Die Aufgabe der letzteren ist es, die Beseitigung derartiger Schiffahrtshindernisse zu veranlassen. S. hierzu auch die Bek. der Königl. Regierungen v. 16/11 1880, betr. die Bezeichnung der Wracks in den Küstengewässern von Deutschland, Großbritannien und Irland. Großbritannien hat vor kurzem die für das internationale Seestraßenrecht wichtige Materie zum Gegenstand weiterer gesetzlicher Ordnung gemacht in seiner Act for the better reporting of Floatig Derelicts chapt. 12 (2nd July 1896) Vict. 59 & 60, die, weil in der fachlichen Litteratur bisher wenig gekannt, in ihren Hauptbestimmungen hier mitgeteilt werden soll. Die Acte führt nach englischer Gesetzesterminologie den „short title“: The Derelict Vessels (Report) Act 1896 und bestimmt:

Every master or other person for the time being in command of any British ship, after the passing of this Act, who shall become aware of the existence on the high seas of any floating derelict vessel, shall notify the same to the Lloyd's agent at his next place of call or arrival, and shall, together with such notification, furnish to the Lloyd's agent all such information as he may possess as to the supposed locality or identity of such derelict vessel, and the date when and place where the same may have been observed by or reported to him, and the Lloyd's agent shall forthwith on receipt of such notification and information transmit the same to the secretary of Lloyd's in London.

And if any such master fails to make such a report he shall be liable, on summary conviction, to a penalty not exceeding five pounds.

If there shall be no Lloyd's agent at the next place of call or arrival, then and in such case the notification shall be made and the information furnished by such master or the other person as aforesaid, to the secretary of Lloyd's, London. Any information received by the society of Lloyd's as aforesaid, in pursuance of this Act, shall be published be the society forthwith in the same manner and to the same extent as its reports of shipping casualties, and the society shall also forthwith communicate such information to the Board of Trade.

Großbritannien hat sich durch die im vorstehenden bezeichnete Kodifikation ein neues Verdienst um die Verbesserung des internationalen Seestraßenrechts erworben, und es ist anzunehmen, daß auch die übrigen an der Seefahrt interessierten Kulturstaaten ehestens seinem Beispiele folgen werden.

### 3. Die Fahrordnung auf See.

Während die Organe des festländischen Wegerechts mit zahlreichen zwangspolizeilichen Hinderungsbefugnissen ausgestattet, die Fahrordnung aufrecht zu erhalten in der Lage sind, liegt der Schwerpunkt der Rechtsvorschriften des Seestraßenrechts vorwiegend auf dem Gebiete der präventiven Vorkehrungen zur Abwendung von Störungen und Gefährdungen der Fahrt. Nur in Bezug auf die der Einwirkung der Uferstaatsgewalt zugänglichen Meerengen, Strommündungen, Kanäle, Häfen 2c. sind direkte seepolizeiliche Einwirkungen zur Verhütung einer schädlichen Art der Benutzung der Wasserstraße möglich und gebräuchlich. Diese passen sich naturgemäß den örtlichen Verhältnissen an und weisen daher in den verschiedenen Staaten inhaltliche Differenzen auf, die aber doch die Gemeinsamkeit des Verwaltungsziels und die Gleichartigkeit der behördlichen Mittel erkennen lassen.

a. Eine solche polizeiliche Einrichtung zum Zwecke direkter sicherheitspolizeilicher Einwirkung auf Schiffe in schwierigem oder sonst gefährlichem Fahrwasser ist das Institut des Zwangslotsen. Lotse ist ein Seemann, der berufsmäßig die Führung fremder Schiffe beim Passieren bestimmter Gewässer übernimmt. Die Lotsen erscheinen entweder als Gewerbetreibende oder als Beamte.

Das Lotsengewerbe gehört zu denen, welche einer besonderen Genehmigung bedürfen. Die Lotsen müssen sich über den Besitz der erforderlichen Kenntnisse durch ein nach bestandener Prüfung erteiltes Befähigungszeugnis der zuständigen Verwaltungsbehörde ausweisen. Es ist der Erlaß von Vorschriften über die Prüfung seitens des Bundesrats in Aussicht gestellt, bis jetzt aber noch nicht erfolgt. Das Zeugnis hat immer nur Geltung für die darin aufgeführten Fahrwasser (R.Gew.O. § 31). Durch die Landesgesetzgebung kann eine besondere Genehmigung zum Betriebe des Lotsengewerbes für erforderlich erklärt werden (§ 34 ebendas.). Die durch Staatsverträge in betreff der Lotsen auf Strömen getroffenen besonderen Anordnungen haben ihre Geltung behalten (R.Gew.O. § 31).

Beamtenqualität haben die Lotsen in den Gewässern, für welche Lotsenzwang, d. h. eine ge-

setzliche Pflicht für den Schiffer besteht, einen Lotsen anzunehmen. Der Zwangslotse ist als Beamter zu betrachten, er ist „gewissermaßen ein Organ der staatlichen Sicherheit zur See" (Lewis, Das deutsche Seerecht, I S. 184 f.). Daher haben diesen Charakter die Lotsen in den Häfen und Binnengewässern der Provinzen Pommern, Ost- und Westpreußen. Häufig haben die Lotsen auch gewisse hafenpolizeiliche Funktionen auszuüben. An nicht wenigen Stellen giebt es staatlich organisierte Lotsenstationen mit einem Lotsenkommandeur an der Spitze, unter welchem Oberlotsen fungieren.

Die Stellung, welche der Lotse auf dem Schiffe einnimmt, ist eine verschiedene, je nachdem ihm vom Schiffer das Kommando übertragen ist oder nicht. An sich gehört der an Bord gekommene Lotse nicht zur Schiffsbesatzung, speciell nicht zur Mannschaft; er kann auch nicht zu den sonst auf dem Schiffe angestellten Personen gerechnet werden. Solange dem Lotsen nicht das Kommando übergeben ist, ist er lediglich Ratgeber des Kapitäns. Ist dem Lotsen jedoch das Kommando übergeben, so erscheint er als zeitweiliger Schiffsführer und gehört in dieser Eigenschaft zur Besatzung (vgl. kaiserl. V. v. 29/7 1889, R.G.Bl. S. 171). Der Kapitän ist aber stets berechtigt, einem Lotsen das Kommando da zu übergeben, wo ein ordentlicher Schiffer sich nicht getrauen wird, selbst die Schiffsführung zu behalten, d. h. in sog. Lotsfahrwasser, Gewässern, wo Lotsen angenommen zu werden pflegen, vorausgesetzt, daß weder der Kapitän selbst, noch sonst eine Person der Schiffsbesatzung mit dem Fahrwasser genügend vertraut ist. Hier ist dies denn auch auf Handelsschiffen allgemein üblich.

Verpflichtet ist der Schiffer, dem Lotsen das Kommando zu übergeben da, wo Lotsenzwang besteht. Dem Lotsenzwang sind entweder alle Schiffe unterworfen oder gewisse Ausnahmen von demselben statuiert, wofür namentlich die Größe des Schiffes, auch wohl die Art desselbeu maßgebend ist (vgl. Polizeiordnung für die Häfen und Binnengewässer von Stettin und Swinemünde v. 22/8 1833 [G.S. S. 88] §§ 21, 45; Oberpräsidialverordnung v. 28/3 1879; für Stralsund v. v. 4/5 1842 [Mahnke, Die Seeschiffahrt Preußens, Stettin 1855, S. 264 ff.] Nr. 1, 4, 29; Hafen-Polizeiordnung für Danzig und Neufahrwasser v. 30/1 1821 [Mahnke, S. 220 ff.] §§ 1, 5, 22, 35; Hafenordnung für Pillau v. 14/3 1822 [Mahnke, S. 250 ff.] §§ 1 u. 2, 21; Polizeiverordnung für Memel v. 28/12 1876, § 1; Rostocker Hafenordnung v. 11/3 1853; V. v. 30/11 1802, 11/4 1823, 22/4 1835, 20/9 1848; für Wismar V. v. 24/10 1818, 8/6 1855, 18/9 1867; Lübecker Hafen- und Revierordnung v. 26/7 1875 § 5).

Solange der Lotse das Kommando führt, geht auf denselben einerseits alle Befugnis, andererseits alle Verantwortlichkeit in betreff der Schiffsführung vom Kapitän über. Doch muß der Schiffer dem Lotsen genaue Mitteilung über die Beschaffenheit des Schiffes, besonders über dessen Tiefgang und Manövrierfähigkeit machen, wie auch der Lotse, sobald er an Bord kommt, darüber Erkundigungen anzustellen hat. Der Lotse hat die Fahrt des Schiffes zu leiten und die dazu erforderlichen Anordnungen zu treffen, er bestimmt die Segel, welche gesetzt, die Kurse, welche gesteuert werden sollen (Entsch. der Seeämter, I S. 393). Der Schiffer hat denselben dabei zu unterstützen und dafür zu sorgen, daß die Anordnungen des Lotsen gehörig ausgeführt werden. Soweit er hierin etwas versieht, trifft ihn die Verantwortlichkeit. Gefährden die Anordnungen des Lotsen das Schiff oder macht derselbe solche Fehler, die ihn als unfähig zur Leitung der Fahrt erscheinen lassen, so darf der Kapitän nach ausdrücklicher Festsetzung mancher Hafenordnungen und sonstiger das Lotsenwesen betreffender Bestimmungen den Lotsen außer Thätigkeit setzen und selbst das Kommando wieder übernehmen (vgl. Entsch. der Seeämter IV S. 107, 377 f., Entsch. des R.O.H.Ger. XXV S. 230; s. auch kaiserl. V. v. 29/7 1889).

In einem direkten Verhältnis zum Reeder steht der Lotse, sobald er das Kommando führt; sofern er dann als solcher zur Schiffsbesatzung zu rechnen ist, hat der Reeder für den durch ein Verschulden desselben bei der Schiffsführung einem dritten zugefügten Schaden in derselben Weise einzustehen, wie für den durch Versehen einer Person der Schiffsbesatzung überhaupt, d. h. mit Schiff und Fracht (H.G.B. Art. 451 ff.). Eine Ausnahme greift platz in betreff des Zwangslotsen. Für dessen Versehen haftet der Reeder nicht, da der Schiffer sich nicht weigern darf, einem solchen das Kommando zu überlassen, und somit der durch einen Zwangslotsen verschuldete Schaden rechtlich als durch höhere Gewalt herbeigeführt zu betrachten ist (H.G.B. Art. 740 — wo der Grundsatz ausdrücklich allerdings nur für Schiffskollisionen ausgesprochen ist —; vgl. Protokolle der Handelsrechts-Konferenz, IV S. 1784, VI S. 2921; Lewis, Das deutsche Seerecht, I S. 185; Voigt in Goldschmidt's Zeitschr. f. Handelsrecht, XXVIII S. 345; Wagner, Beiträge zum Seerecht, S. 87). Ihrem Wirkungskreise nach teilt man die Lotsen ein in Hafenlotsen, welche den Dienst in den Häfen zu versehen haben, Revierlotsen, die denselben versehen auf den Flüssen vom Hafen bis zu deren Mündung, und Seelotsen, welche die Schiffe aus und in See zu bringen haben.

Das Verlangen des Schiffers nach einem Lotsen wird durch ein Lotsensignal ausgedrückt, worüber die im Namen des Reichs vom Kaiser erlassene Not- und Lotsensignalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern v. 14/8 1876 die näheren Vorschriften enthält. Danach gelten als Lotsensignale (§ 4) a) bei Tage: 1) die am Vormast geheißte, mit einem weißen Streifen von 1/5 der Flaggenbreite umgebene Reichsflagge (Lotsenflagge), oder 2) das Signal „PT" des „Internationalen Signalbuchs"; b) bei Nacht: 1) Blaufeuer, welche alle 15 Minuten abgebrannt werden; oder 2) ein unmittelbar über der Verschanzung in Zwischenräumen von kurzer Dauer gezeigtes helles weißes Licht, welches jedesmal ungefähr eine Minute lang sichtbar ist. —

b. Außer dem Fall der Zwangslotsen kommen nur noch in einzelnen, inhaltlich für den großen Seeverkehr wenig bedeutungsvollen Fällen (Schutz der Hochseefischerei in der Nordsee, der submarinen Kabel 2c.) den Kriegsschiffen direkt fahrpolizeiliche Aufsichtsbefugnisse zu. Davon abgesehen, sind die gesamten übrigen, das Gefüge des Seestraßenrechts ausmachenden Vorschriften wesentlich vorbeugender Natur, auch da, wo sie als zwingende spätere civil- und strafrechtliche Haftung fordernde Rechtssätze auftreten. Unter diesem Gesichtswinkel

erscheint die Leistungsfähigkeit der staatlichen Wegepolizei zur See eng begrenzt. Damit ist aber auch die allerdings wenig trostvolle Aussicht gewonnen, daß auch bei weiterem Ausbau der nationalen und internationalen Regeln des Seestraßenrechts die Wahrscheinlichkeit einer erheblichen Verminderung von Störungen des Schiffsverkehrs durch Kollisionen ꝛc. eine relativ geringe ist. Der Grund hierfür liegt in der unabänderlichen Thatsache, daß, während die Flächenausdehnung des Weltoceans für absehbare Zeit eine und dieselbe verbleiben wird, die Zahl der Schiffe von Jahr zu Jahr um Hunderte und in Zukunft voraussichtlich um Tausende zunimmt. Auch steht nicht zu hoffen, daß die menschliche Natur sich der ihr anhaftenden Schwächen wird entledigen können. Es werden darum beim Navigieren nach wie vor irrige Befehle erteilt oder richtige Befehle irrig aufgefaßt werden, so daß Manöver zur Ausführung gelangen, welche Kollisionen herbeiführen müssen, anstatt sie zu vermeiden. Nach wie vor werden Maschinenunfälle die Lenkbarkeit schwimmender Fahrzeuge beeinträchtigen, werden Nacht, Nebel, Schneegestöber und Sturmgeheul das rechtzeitige Gewahrwerden anderer Schiffe und ihres Kurses wie ihrer Signale verhindern.

Ein weiteres Moment für die Wahrscheinlichkeit einer Vervielfältigung von Kollisionen und einer Erhöhung der Gefahren des seemännischen Berufs bildet der Wettbewerb unter den zahlreichen Reedereien, der dazu führt, Fahrzeuge von immer kolossaleren Abmessungen zu erbauen und dieselben zwecks Beschleunigung ihrer Fahrgeschwindigkeit mit immer mächtigeren Maschinen zu versehen. Die daraus resultierende Verbilligung der Transporte und Erhöhung der Rentabilität der Handelsschiffe kann aber nur gewonnen werden auf Kosten der Sicherheit des gesamten Schiffsverkehrs.

Damit ist aber keineswegs auch die Notwendigkeit der großen Menschenopfer als unabwendbar angenommen, welche zur Zeit, in einer Epoche des Überganges, den Schiffahrtsverkehr in so erschreckender Weise bedrohen. Von einer Seite (M. Pleßner) wird vielmehr die paradox klingende, aber doch nicht ganz unzutreffende Behauptung aufgestellt, daß eines Tages der Verlust an Menschenleben an hoher See in umgekehrtem Verhältnis stehen wird zur Häufigkeit der Schiffsunfälle. „Denn je größer die Zahl von Schiffen ist, die den Ocean bevölkern, um so größer ist auch die Wahrscheinlichkeit, im Falle der Not Hilfsleistungen von benachbarten Fahrzeugen erlangen zu können" (Deutsche Warte Nr. 49, 1895).

Eines der großen gesetzespolitischen Mittel zur Minderung der für Menschenleben erwachsenden Gefahren der Seeschiffahrt liegt somit in der Verengerung, aber präcisen örtlichen Begrenzung und Bestimmung der Fahrstraße.

Der Gedanke, besondere und feste Oceanwege einzurichten, ist nicht neu; in Deutschland wurde er schon in den siebziger Jahren, u. a. von v. Freeden, dem ehemaligen Direktor der norddeutschen Seewarte, sowie von dem Norddeutschen Lloyd in Bremen befürwortet. Später trat das Hydrographische Amt in Washington dafür ein, dessen Pilot-Charts oder Lotsenkarte schon seit ihrem ersten Erscheinen die bekannten „sicheren Dampferrouten" zwischen dem englischen Kanal und Newyork für jeden einzelnen Monat niederlegten. Die letzte große Förderung gaben dem schwierigen Problem die Beschlüsse der maritimen Konferenz in Washington. Den ersten Anstoß hatte wohl der Wunsch gegeben, die Gefahr von Zusammenstößen zu verringern. Sodann wurde aber auch die Vermeidung jener Gegenden bezweckt, welche die Sch. in der Nähe der Neufundländischen Bänke durch Treibeis schwimmende Eisberge und häufige dichte Nebel, besonders in den Sommermonaten, so außerordentlich gefährden. Ferner soll dem übel angebrachten Wettbewerb und dem Wettfahren der Schiffe der verschiedenen Gesellschaften durch die Einführung einheitlicher Dampferwege Einhalt geboten werden. Endlich wird durch den Umstand, daß viele Dampfer ein und denselben Seeweg benutzen, den in Seenot geratenen Schiffen leichter und sicherer Gelegenheit geboten, Hilfe zu finden, als es bisher der Fall war. Bei der Auswahl und Niederlegung der jetzt vereinbarten Dampferwege sind sowohl alle Gefahren der Sch. in jenen Meeresteilen, sowie nicht minder die Bedürfnisse der Post- und Passagierfahrt berücksichtigt worden. Man hat Doppelwege, die einen für die Ausfahrt, die anderen für die Rückfahrt eingerichtet, um die Gefahr der Zusammenstöße zu vermindern. Im Durchschnitt liegen diese Wege etwa 45 Seemeilen von einander entfernt; nur an ihren Endpunkten müssen sie sich natürlich mehr und mehr nähern und schließlich ineinander zusammenlaufen. Ferner sind sogenannte Sommer- und Winterwege eingerichtet. Bis jetzt sind der neuen Vereinbarung außer fünf britischen Gesellschaften der Norddeutsche Lloyd, die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft, die französische Compagnie Générale Transatlantique die belgische Red Star-Linie und die niederländisch-Stoomvaart-Maatschappij beigetreten. Es bestehe kein Zweifel, daß die meisten übrigen Linien und Dampfer sich sehr bald anschließen und auf solche Weise dazu beitragen werden, die Sicherheit der Oceanfahrt wesentlich zu erhöhen. Das Hydrographische Amt in Washington hat sein Interesse an der Sache durch Veröffentlichung einer besonderen Karte bekundet.

Es modifizierte sich so vorläufig ohne gesetzlichen Zwang lediglich aus dem erkannten Bedürfnis der Selbstverwaltung heraus die Richtung der großen internationalen Schiffsbewegung.

Daneben vollzog sich inzwischen auch noch eine wesentliche Verschiebung in der technischen Beschaffenheit der Schiffe selbst, die wirtschaftlichen Motiven entsprungen, eine gründliche Änderung der Sachlage bewirkte, auf welche das ältere Seestraßenrecht zugeschnitten gewesen. Ohne einen wenn auch nur flüchtigen Blick auf diese ökonomischen Grundlagen — wobei wir uns auf die neueste Darstellung der Materie des internationalen Wirtschaftsverkehrs bei Grunzel stützen — ist der gegenwärtige allseitige Umbau des internationalen Seestraßenrechts nur zum kleinsten Teile verständlich.

Über den Stand der europäisch gebauten Handelsschiffe der ganzen Welt von mehr als 50 Registertonnen Größe giebt das Schiffsklassifikationsinstitut Veritas in Hamburg alljährlich ausführliche Verzeichnisse heraus. In der Entwickelung der Handelsmarine der letzten Jahre ist besonders der siegreiche Kampf des Dampfers gegen das Segelschiff

bemerkenswert; während noch vor 20 Jahren die Segelflotte die Dampferflotte um das Vierfache übertraf, hat sich gegenwärtig die Dampferflotte bereits die Vorherrschaft gesichert. Parallel zu diesem Entwickelungsgange vollzieht sich auch bezüglich der Bauart der Schiffe die Verdrängung des Holzes durch Eisen. Berücksichtigt man den Anteil der Flaggen, so umfaßt Großbritannien mit einer Dampferflotte von 6100000 und einer Segelflotte von 3574000 Registertonnen nahezu die Hälfte der ganzen Handelsflotte der Welt. Die stärkste Tonnenzahl in Segelschiffen weisen Nordamerika mit 1403000 und Norwegen mit 1279000 Tonnen auf; diese Ziffern sinken aber von Jahr zu Jahr. Deutschland steht, was die Dampfer betrifft, mit 860000 Tonnen zunächst England; seine Segelflotte kommt mit 624000 Tonnen an vierter Stelle. Frankreich muß sich mit dem dritten Platze begnügen; es zählt 480000 Tonnen Dampfer und 256000 Tonnen Segler. Die vierte größte Dampferflotte besitzt Nordamerika mit 464000 Tonnen.

Über den Stand der deutschen Handelsmarine wurden im ersten Vierteljahrshefte 1894 zur Statistik des Deutschen Reiches interessante Zusammenstellungen publiziert. Denselben ist zu entnehmen, daß die Handelsmarine am 1/1 1883 aus 4370 Schiffen mit einem Nettoraumgehalt von 1226650 Registertonnen, am 1/1 1893 dagegen aus 3728 Schiffen mit 1511579 Registertonnen bestand. Die Anzahl der Schiffe hat also in diesem Decennium um 14,7 % abgenommen, der Raumgehalt ist aber in demselben Zeitraume um 23,2 % gestiegen, ein Resultat, das auch hier hauptsächlich auf die Zunahme der Dampfschiffahrt und die Abnahme der kleinen Segelschiffahrt zurückzuführen ist.

Der Kampf zwischen Segel und Dampf führte noch zu einer weiteren folgenschweren Neuerung im Schiffsverkehr.

Man begann lange schnelllaufende Segler zu bauen, welche an Drehfähigkeit einbüßten, was sie an Fahrgeschwindigkeit gewannen, und man drehte nicht mehr so regelmäßig, wie früher, in Nacht und Nebel bei, sondern fuhr darauf los, um durch Ausnutzung jeder Minute den Rückstand an gemachter Fahrt im Verhältnis zu den Dampfschiffen möglichst auszugleichen. Nimmt man hierzu die mit der zunehmenden Lebhaftigkeit des Verkehrs wachsende Zahl der Handelsschiffe, so ist es klar, daß die Gefahr des Zusammenstoßens der Schiffe eine erhebliche Steigerung erfahren mußte. In der That wurde diese Möglichkeit bald zur Wirklichkeit, und die hervortretenden Mißstände brachten die Gesetzgebung in Fluß. Die Führung übernahm naturgemäß der größte maritime Staat, England, und der dort zu Tage tretende Wechsel der Anschauungen spiegelt sich auch in der Legislative der übrigen Seestaaten wieder.

Die einschlägigen Anordnungen präventiver Natur suchten seit der Merchant Shipping Act von 1854 an die Stelle schwankender und vielfach widersprechender Lokalgebräuche auf legislativem Wege festgestellte, durch strenge Strafsanktionen gesicherte Regeln zu setzen für die Einhaltung der Fahrordnung, für das Ausweichen zwischen Schiffen, deren Kurse sich zu kreuzen drohen, für die Anbringung von Lichtern, Gebrauch von Licht und Schallsignalen zur Sicherung der wechselseitigen Orientierung über Richtung und Manöver 2c. Seit der Mitte dieses Jahrhunderts sind diesen zweckmäßigen Einrichtungen auch alle anderen seefahrenden Staaten beigetreten, bis sich endlich auf diesem Gebiete eine bis in die Details sich erstreckende Übereinstimmung der Verwaltungsgesetzgebung aller Hauptstaaten erzielen ließ. Den englischen und französischen Gesetzen von 1862, die auf Grund einer Verständigung beider Staaten erlassen wurden, schloß sich die preußische Gesetzgebung an (V. v. 23/6 1863; G. v. 22/2 1864), deren Inhalt im wesentlichen in die Kaiserl. V. v. 22/12 1871 überging. Auf Anregung Frankreichs wurden diese Bestimmungen einer gemeinschaftlichen Revision der Seemächte unterworfen, infolge deren auch die deutsche V. v. 7/1 1880 erlassen worden ist. Ihre Ergänzung fand diese Verordnung in der V. v. 14/8 1876 über den Gebrauch der Not- und Lotsensignale und in der V. v. 15/8 1876, durch welche die Schiffsführer verpflichtet wurden, nach einem Zusammenstoß dem andern Schiff und den dazu gehörigen Personen Beistand zu leisten, soweit sie dazu ohne erhebliche Gefahr für das eigene Schiff und die darauf befindlichen Personen im stande sind. Beide Verordnungen entnahmen ihren Inhalt im wesentlichen der englischen Merchant Shipping Act von 1873, Art. 16, 18, 19, welche somit für einen großen Teil der am internationalen Seeverkehr teilnehmenden Staaten zu „gemeinem Recht" geworden ist.

Sofort bei Aktivierung jener international wirksamen Normen zeigten sich jedoch empfindliche Mängel und Lücken, die im Interesse der Solidarität der auf dem Spiel stehenden Interessen nicht auf dem Wege isolierter Specialgesetzgebung verbessert werden konnten. Der Präsident der Vereinigten Staaten von Nordamerika erließ daher eine Einladung an sämtliche seefahrende Staaten zur grundsätzlichen internationalen Revision der Vorschriften für das Seestraßenrecht. In der Zeit vom 16/10 bis zum 31/12 1889 tagte in Washington eine Konferenz der Delegierten von 27 Seestaaten, nämlich: Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, China, Chile, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Guatemala, Honduras, Italien, Japan, Mexiko, der Niederlande, Norwegen, Rußland, Siam, Spanien, Schweden, Venezuela und der Vereinigten Staaten von Nordamerika (10 weitere Staaten hatten der an sie ergangenen Einladung nicht Folge gegeben), deren hauptsächliche Thätigkeit in einer Neubearbeitung des Straßenrechtes auf See bestand. Das Ergebnis der Arbeit bestand in einem Entwurfe von 31 Artikeln, welche zur internationalen Einführung empfohlen wurden und in der That dann am frühesten von Japan (G. v. 22/8 1892), von den Vereinigten Staaten selbst (Akt des Kongresses v. 19/8 1890 und Proklamation des Präsidenten v. 19/7 1894), durch Großbritannien (Order in Council von 27/11 1896), von Holland und Deutschland angenommen wurden. Deutschland hat nur eine Ausnahme bezüglich der im Artikel 9 aufgestellten Regeln für die Fischerfahrzeuge gemacht. Von dieser Ausnahme abgesehen ist textlich Übereinstimmung zwischen diesen Ländern geschaffen worden, sowie auch zwischen Österreich-Ungarn, Frankreich, Italien, Schweden und Norwegen. Demnach ist wieder auf neuen Grundlagen

ein einheitliches Verwaltungssystem für das Seestraßenrecht geschaffen, dessen Durchführung nunmehr in den Händen der Verordnungs- und Gesetzgebungsgewalt der Einzelstaaten gelegen ist.

c. Für das Deutsche Reich hat der Kaiser auf Grund der ermächtigenden Blankettnorm des § 145 R.Str.G.B. unter Aufhebung aller entgegenstehenden Vorschriften, insbesondere der älteren V. zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See v. 7/1 1880, sowie der §§ 1—3 der Not- und Lotsensignalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern v. 14/8 1876 eine der veränderten völkerrechtlichen Abmachung entsprechende V. zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See v. 9/5 1897 und eine V., betr. die Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge und der Lotsendampffahrzeuge v. 10/5 1897 erlassen, welche beide in dem am 13/5 1897 ausgegebenen R.G.Bl. Nr. 22 publiziert worden sind. Beide Verordnungen traten am 1/7 1897 in Kraft. Der für die Gestaltung des deutschen Seestraßenrechts maßgebende Inhalt der Verordnung, soweit er sich nicht als lediglich technischer Natur unserer Darstellung entzieht, betrifft die folgenden fünf Punkte:

aa) die örtliche und sachliche Zuständigkeit der Specialnormen,
bb) das Führen von Lichtern,
cc) den Gebrauch von Schallsignalen,
dd) die Mäßigung der Fahrgeschwindigkeit und
ee) das Ausweichen der Schiffe.

ad aa. Die Vorschriften der V. v. 9/5 1897 gelten für alle Fahrzeuge auf See und auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern. Ein Dampffahrzeug, welches unter Segel und nicht unter Dampf ist, gilt als Segelfahrzeug, ein Fahrzeug, welches unter Dampf ist, mag es zugleich unter Segel sein oder nicht, als Dampffahrzeug. Unter den Dampffahrzeugen sind alle durch Maschinenkraft bewegten Fahrzeuge einbegriffen. Ein Fahrzeug ist in Fahrt, wenn es weder vor Anker liegt, noch am Lande befestigt ist, noch am Grunde festsitzt (Einleitung). Vorschriften, welche bezüglich der Sch. in Häfen, auf Flüssen oder in Binnengewässern erlassen sind, werden durch die Verordnung nicht berührt (Art. 30). Dagegen kann mit Sicherheit angenommen werden, daß die hier aufgestellten neuen Grundsätze alsbald auch auf die Gestaltung des Binnenschiffahrtsrechts nachhaltigen Einfluß nehmen werden.

Wie aus dem Obigen erhellt, läßt die Verordnung den Segel- und Dampfschiffen eine unterschiedliche Behandlung zu teil werden. Dieselbe findet ihre Begründung in der Verschiedenheit der bewegenden Kraft, welche ein ungleiches Maß von Bewegungsfreiheit schafft. Vorbedingung aber für die Wirksamkeit eines Gesetzes, welches Segler und Dampfer nicht mit demselben Maße messen will, ist die äußere Erkennbarkeit beider Schiffsarten. Der Unterschied zwischen einem Segelschiffe unter vollen Segeln und einem Dampfschiffe ohne Segel und mit qualmendem Schornsteine springt leicht in die Augen. Allein so einfach liegt die Sache doch nicht immer. Sämtliche Seedampfschiffe sind heutzutage bemastet und besegelt und führen, wo dies irgend angeht, in der Regel ihre Segel. Der Dampf ist selbst bei Tage keineswegs stets sichtbar und völlig unsichtbar da, wo er durch einen Rauchverzehrer absorbiert wird.

Auch ist der sichtbare Rauch noch kein Beweis, daß das Schiff durch Dampf bewegt wird, da ein nur unter Segel fahrendes Dampfschiff, welches seine Schraube aus dem Wasser gehoben hat, sehr wohl seine Feuer noch im Gang halten kann. Dieser Fall ist durchaus kein ungewöhnlicher. Ein Dampfschiff kann bei stillstehender Maschine die nötige Dampfspannung haben, es kann aber auch bei brennendem Feuer und rauchendem Schornstein keinen oder ungenügenden Dampf entwickelt haben. In beiden Fällen: des unsichtbaren Dampfes bei arbeitender Schraube und des sichtbaren Dampfes bei ausgehobener Schraube ist das unter Segeln fahrende Dampfschiff ersteren Falles oft nicht von einem Segelschiffe, letzteren Falles oft nicht von einem durch Dampf getriebenen Schiffe zu unterscheiden. Denn der Schnitt, die Formen des Schiffes, die Höhe der Masten und die Größe der Segel sind nur zu oft ein trügerischer Beurteilungsmaßstab.

Dem Führer des Dampfschiffes die Wahl freizustellen, ob er die Dampferpflichten im Sinne des Straßenrechts übernehmen, oder die Seglerrechte im Sinne des Gesetzes in Anspruch nehmen will, je nachdem im Einzelfalle die gleichzeitig benutzte Segel- oder Dampfkraft die überwiegende ist, dürfte sich keinesfalls empfehlen. Denn einmal ist die Proportion zwischen beiden Kräften — sie können auch gleichwertig sein — sehr oft ganz unsicher und sehr schwer bestimmbar, andererseits ist durch eine derartige Bestimmung ein Freibrief für Mißbräuche der bedenklichsten Art ausgestellt (Knitschky, Das Seestraßenrecht, Archiv für öffentl. Recht Bd. VII).

ad bb. Die Vorschriften über Lichter (Art. 2—14) müssen bei jedem Wetter von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang befolgt werden; während dieser Zeit dürfen keine Lichter gezeigt werden, welche mit den in der Verordnung vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden können (Art. 1). Für Dampffahrzeuge (unter 113), Segelfahrzeuge (unter 57 cbm Raumgehalt) in Fahrt, und jedes Fahrzeug, welches geschleppt wird, muß an der Steuerbordseite ein grünes Licht (sichtbar auf 2 Seemeilen), an der Backbordseite ein rotes Licht (ebenfalls auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar) führen. Außerdem darf ein Dampfer hinten noch ein zweites weißes Licht, gleich dem Lichte an oder vor dem Fockmast, führen. Es muß aber mindestens 4½ m höher als das vordere und genau in der Kiellinie stehen. Dieses „Richtlicht" gestattet, die Wendung des Schiffes besser beurteilen zu können.

Für Schleppdampfer sind zwei untereinander zu hissende weiße Lichter beibehalten worden. Nur wenn ein Schleppdampfer mehr als ein Fahrzeug schleppt und die Länge des Schleppzuges vom Heck des schleppenden Fahrzeuges bis zum Heck des letzten geschleppten Fahrzeuges 180 m übersteigt, muß es als Zusatzlicht noch ein drittes weißes Licht über oder unter den anderen führen. Ferner dürfen Schleppdampfer hinten ein kleines weißes Licht führen, nach dem sich das geschleppte Fahrzeug beim Steuern richten soll; es darf nicht weiter nach vorn, als querab sichtbar sein.

Fahrzeuge, die infolge eines Unfalles nicht manövrierfähig sind, führten früher drei rote Lichter, nach der neuesten Verordnung müssen sie dagegen

zwei rote Lichter, die mindestens 2 m voneinander entfernt sind, führen; bei Tage geschieht ihre Bezeichnung durch zwei schwarze Bälle.

Ein vor Anker liegendes Fahrzeug hat wie früher ein weißes Licht zu führen. Nur wenn das Schiff 45 m und mehr lang ist, muß es zwei weiße Lichter führen; das eine Licht im vorderen Teil des Fahrzeuges soll nicht weniger als 6 m und nicht höher als 12 m über dem Rumpfe, und das andere Licht am Heck mindestens $4^1/_2$ m niedriger als das vordere Licht angebracht werden.

Für kleinere Fahrzeuge, ferner für Fischerfahrzeuge und Lotsendampffahrzeuge stellen beide Verordnungen geringere technische Anforderungen hinsichtlich der Lichter und Signalführung, wie denn überhaupt nach Art. 9 der V. v. 9/5 1897 der Erlaß von besonderen Regeln für die Fischerfahrzeuge vorbehalten bleibt.

ad cc. Über Schallsignale bei Nebel u. s. w. mit Hilfe der Pfeife, der Sirene, des Nebelhorns oder der Glocke wird folgendes bestimmt (Art. 15):

Bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen, es mag Tag oder Nacht sein, sind folgende Schallsignale zu geben.

Ein Dampffahrzeug, welches Fahrt durch das Wasser macht, muß mindestens alle zwei Minuten einen langgezogenen Ton geben. (Ein langgezogener Ton ist ein Ton von 4—6 Sekunden Dauer.)

Ein Dampffahrzeug, welches in Fahrt ist, aber seine Maschine gestoppt hat und keine Fahrt durch das Wasser macht, muß mindestens alle zwei Minuten zwei langgezogene Töne mit einem Zwischenraume von ungefähr einer Sekunde geben.

Ein Fahrzeug vor Anker muß mindestens jede Minute ungefähr fünf Sekunden lang die Glocke läuten.

Segelfahrzeuge und Boote von weniger als 75 cbm Bruttoraumgehalt brauchen die vorerwähnten Signale nicht zu geben, müssen dann aber mindestens jede Minute irgend ein anderes kräftiges Schallsignal geben. S. auch noch Art. 28 u. 31 über Schallsignale für Fahrzeuge, welche einander ansichtig sind, und über Notsignale.

Gegen die durch die Washingtoner Konferenz beträchtlich vermehrten Schallsignale wurde aus seemännischen Berufskreisen heraus, sowohl diesseits wie jenseits des Kanals, lebhafter Widerspruch erhoben. Die Vertreter von 43 Reedereien und Versicherungsgesellschaften, Schiffervereinigungen 2c. Englands haben ihren Protest dagegen beim Präsidenten des Board of Trade überreicht.

Eine Versammlung von Marineoffizieren in den Vereinigten Staaten hat nicht Anstand genommen, zu erklären, daß die neuen Schallsignale in einem stark frequentierten Hafen hoffnungslose Verwirrung anrichten würden; die holländische Regierung hat die Signale als eine wirkliche Gefahr bezeichnet; die Handelskammer, der Nautische Verein und der Seeschifferverein in Hamburg, sowie der dortige Reedereiverein haben ebenfalls in höchst energischer Weise gegen die Einführung der neuen Signale protestiert und dieselben für unzuverlässig, ihre Einführung für positiv gefährlich erklärt.

Die Praxis wird den Nachweis zu führen haben, ob die auch von Mitgliedern der Konferenz gehegten Befürchtungen gegen die Häufung der Schallsignale unbegründet waren, und ob sich das allerdings komplizierte System elf verschiedener Pfeifen-, Sirenen-, Nebelhorn- 2c. Signale auf dicht besetzter Fahrstraße bei der seemännischen Bevölkerung zu bewähren vermag. Wenn nicht alle Anzeichen trügen, dürfte hier der Punkt gegeben sein, an welchem in absehbarer Zeit eine neuerliche Revision der internationalen Regeln einsetzen wird. Das Gleiche gilt

ad dd. von den dürftigen Vorschriften der Verordnung über die Mäßigung der Geschwindigkeit bei Nebel u. s. w. Nach Art. 16 muß jedes Fahrzeug bei Nebel, dickem Wetter, Schneefall oder heftigen Regengüssen, unter sorgfältiger Berücksichtigung der obwaltenden Umstände und Bedingungen, mit mäßiger Geschwindigkeit fahren. —

Die Einschaltung „heftigen Regengüssen“, wodurch die Fälle der Mäßigung der Geschwindigkeit um einen nicht eben bedeutungsvollen gegenüber dem älteren Recht vermehrt wurden, genügt in keiner Weise dem laut gewordenen dringenden Bedürfnisse. Dadurch, daß die Washingtoner Konferenz hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit zwischen Tag und Nacht, trotz lebhafter, seit Jahren in Litteratur und Praxis laut gewordener Forderungen keinen Unterschied gemacht hat, begnügt sich ihr nunmehr zum internationalen Recht gewordenes Elaborat mit einem geringeren Maß von Sicherheit, als im Interesse eines möglichst gefahrlosen Seeverkehrs und der Sicherung von Menschenleben wünschenswert gewesen.

Die meisten Kollisionen, s. Cimbria, Elbe u. a., finden während der Nachtstunden in der Nord- und Ostsee sowie im Englischen Kanal statt. Wenn man bedenkt, welch ungeheure Anzahl von Schiffen sich in diesen engen Gewässern zusammendrängt, mit welcher enormen Geschwindigkeit sich zwei unserer modernen Dampfer mit je 15 Knoten, also in Wirklichkeit 30 Knoten pro Stunde, einander nähern, wie gering die Distanz ist, welche man, auch mit bewaffnetem Auge, bei undurchsichtigem Wetter oder dunkler Nacht sehen kann, so ist es erklärlich, daß in der kurzen Zeit, in welcher sich zwei gegeneinander steuernde Schiffe sichten, die bei unklarem nebligen Wetter nur Minuten beträgt, kaum eine Möglichkeit vorhanden ist, die nötigen Kommandos zu geben und die Evolutionen ausführen zu können, um eine Kollision zu verhüten. Der geringste Fehler im Kommando oder Zeitverlust in der Ausführung eines richtig erteilten Kommandos kann sehr leicht die Gefahr einer Kollision herbeiführen. Es müßte deshalb die Schaffung einer internationalen, alle maritimen Staaten umfassenden Norm angestrebt werden, laut deren sämtliche Schiffsführer bei schwerer Strafe verpflichtet wären, die Fahrgeschwindigkeit in engen Gewässern, besonders auch bei Nacht, zu reduzieren.

Durch die hierbei erzielte Geschwindigkeitsverminderung würde es dem wachthabenden Ausgucksmann und dem befehlenden Offizier ermöglicht, die Position und den Kurs eines entgegenkommenden Schiffes genau zu bestimmen, demgemäß die Ausweichungsdisposition ruhig und besonnen treffen und die Ausführung derselben selbst übernehmen zu können.

Auch das Stoppen und Rückwärtsgehen der Maschine würde durch diese Geschwindigkeitsverminderung bedeutend erleichtert werden. Solange

aber eine solche Norm nicht für Alle gleich bindende Pflicht schafft, kann man es dem einzelnen Führer nicht allzu schwer zur Last legen, wenn er seine Reise so schnell wie möglich zu absolvieren sucht, um nicht hinter den Kollegen seiner eigenen und fremden Kompagnien im Renommee seiner Tüchtigkeit zurückzustehen (s. B. Arnstädt, Nation 1895 Nr. 20). Auch hier gilt es eben, wie an so vielen anderen Punkten des öffentlichen Seerechts, selbstsüchtige Regungen durch die Forderungen einer billig abwägenden Gesetzgebung und einer socialpolitisch ausgleichenden staatlichen Kontrolle zu überwinden.

ad ee. Hinsichtlich des Ausweichens der Schiffe zur Verhütung des Zusammenstoßens enthält die neue Verordnung im wesentlichen nur technisch neue Winke zur Prüfung der Kompaßpeilung (V. Abschn.), bei wechselseitiger Annäherung von Segelfahrzeugen je nach der Stellung zum Winde, beim Überholen eines anderen Schiffes u. s. w. (Art. 17, 24).

Sobald zwei Dampffahrzeuge sich in gerade entgegengesetzter oder beinahe entgegengesetzter Richtung so nähern, daß die Annäherung Gefahr des Zusammenstoßens mit sich bringt, muß jedes seinen Kurs nach Steuerbord ändern, damit sie einander an Backbordseite passieren. Diese Vorschrift findet nicht Anwendung, wenn zwei Dampffahrzeuge, sofern sie beide ihren Kurs beibehalten, frei von einander passieren müssen (Art. 18).

Sobald die Kurse zweier Dampffahrzeuge sich so kreuzen, daß die Beibehaltung derselben Gefahr des Zusammenstoßens mit sich bringt, muß dasjenige Dampffahrzeug aus dem Wege gehen, welches das andere an seiner Steuerbordseite hat (Art. 19).

Sobald ein Dampffahrzeug und ein Segelfahrzeug in solchen Richtungen fahren, daß die Beibehaltung derselben Gefahr des Zusammenstoßens mit sich bringt, muß das Dampffahrzeug dem Segelfahrzeug aus dem Wege gehen (Art. 20).

In allen Fällen, wo nach diesen Vorschriften eins von zwei Fahrzeugen dem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß das letztere seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten.

Wenn jedoch infolge von dickem Wetter oder aus anderen Ursachen zwei Fahrzeuge einander so nahe gekommen sind, daß ein Zusammenstoß durch Manöver des zum Ausweichen verpflichteten Fahrzeugs allein nicht vermieden werden kann, so soll auch das andere Fahrzeug so manövrieren, wie es zur Abwendung eines Zusammenstoßens am dienlichsten ist (vgl. Art. 27 und 29). (Art. 21.)

Jedes Fahrzeug, welches nach diesen Vorschriften einem anderen aus dem Wege zu gehen hat, muß, wenn die Umstände es gestatten, vermeiden, den Bug des anderen zu kreuzen (Art. 22).

Jedes Dampffahrzeug, welches nach diesen Vorschriften einem anderen Fahrzeug aus dem Wege zu gehen hat, muß bei der Annäherung, wenn nötig, seine Fahrt mindern oder stoppen oder rückwärts gehen (Art. 23).

In engen Fahrwassern muß jedes Dampffahrzeug, wenn dies ohne Gefahr ausführbar ist, sich an derjenigen Seite der Fahrrinne oder der Fahrwassermitte halten, welche an seiner Steuerbordseite liegt (Art. 25).

In Fahrt befindliche Segelfahrzeuge müssen Segelfahrzeugen oder Booten, welche mit Treibnetzen fischen, aus dem Wege gehen. Durch diese Vorschrift wird jedoch keinem fischenden Fahrzeug oder Boote die Befugnis eingeräumt, ein Fahrwasser, welches andere Fahrzeuge benutzen, zu sperren (Art. 26).

Zur Sicherung dieses Wegerechts der Fischerfahrzeuge ist für diese, wie oben erwähnt, durch die Kaiserl. V. v. 10/5 1897 eine besondere Lichter- und Signalführung angeordnet, welche bis zum Erlasse der im Art. 9 der V. zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vorbehaltenen endgiltigen Bestimmung in Kraft verbleiben soll. Die Materie des Wegerechts der Fischerfahrzeuge ist übrigens einer internationalrechtlichen Regelung innerhalb des engeren Kreises der Nordsee- bzw. der Ostseeuferstaaten zugänglich und bedürftig, und sowohl von deutscher, als von englischer Seite sind bereits hierauf abzielende vorbereitende Schritte unternommen worden.

Hinsichtlich der Grundfrage, wie weit die von der Verordnung vorgeschriebenen Maßregeln technischer Natur als ius cogens gelten sollen oder ihre Geltung in das sachliche Ermessen der beteiligten Personen, Schiffsführer, Maschinisten, Steuermänner, Lotsen 2c. gestellt sein soll, ist durch die neue Verordnung eine Änderung der bisherigen Sachlage nicht bewirkt worden.

Der Art. 27 schreibt vor, daß bei Befolgung dieser Vorschriften (offenbar nur des V. Abschnittes über das Ausweichen) stets gehörige Rücksicht auf alle Gefahren der Sch. und des Zusammenstoßens, sowie auf solche besondere Umstände genommen werden muß, welche zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ein Abweichen von den Vorschriften notwendig machen." Und in Verbindung damit normiert Art. 32:

Keine dieser Vorschriften soll ein Fahrzeug oder den Reeder, den Führer und die Mannschaft desselben von den Folgen einer Versäumnis im Gebrauche von Lichtern oder Signalen und im Halten eines gehörigen Ausgucks oder von den Folgen der Versäumnis anderer Vorsichtsmaßregeln befreien, welche durch die seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten werden.

Die beiden Artikel entsprechen nur mit unwesentlichen redaktionellen Abweichungen den Art. 23 u. 24 der aufgehobenen älteren V. v. 7/1 1880.

Die Rechtsprechung geht bei Beurteilung der obigen Frage von der Ansicht aus, daß Art. 27 dem Schiffer, Steuermann 2c. nicht bloß ein Recht gewährt, sondern ihm nach Umständen auch eine Pflicht des freien Ermessens auferlegt. Aber nur, wenn mit voller Deutlichkeit erkennbar ist, daß durch ein Durchbrechen der gesetzlichen Regeln die Kollision sich abwenden läßt, ohne solche dagegen unvermeidlich wird, ist die Abweichung gerechtfertigt (Entsch. des Ober-Seeamts Bd. III Nr. 70).

Bietet schon die Beantwortung der Frage, ob ein gewisses Verhalten geboten gewesen wäre, vielfach große Schwierigkeiten, so unterliegt die Anwendbarkeit der in Art. 27 gegebenen Erlaubnis, unter Umständen von den in der Verordnung aufgestellten Grundsätzen abzuweichen, erst recht erheblichen Schwierigkeiten. Auf die ausnahmslose Durchführung seiner Anordnungen verzichtet also das Gesetz und erkennt an, daß das angestrebte Ziel, die Vermeidung von Zusammenstößen, unter Umständen auf den von ihm bezeichneten Wegen nicht

erreicht wird. Alsdann soll der Schiffsführer die im vorliegenden besonderen Falle erforderlichen Maßregeln selbst bestimmen und so durch Abweichung von den allgemeinen Grundsätzen die Vorschriften der Verordnung für den vorliegenden Fall ergänzen. Die Befugnis aber hierzu ist ihm nur dann gegeben, wenn dies zur Abwendung unmittelbarer Gefahr notwendig ist, nicht schon dann, wenn ein anderes Verfahren, als der Gesetzgeber verlangt, den Umständen nach zweckmäßiger oder auch nur ebenso zweckmäßig wäre. Es muß vielmehr eine unmittelbare, schon gegenwärtige Gefahr, welche durch Befolgung der Bestimmungen des Gesetzes sich nicht abwenden läßt, vorliegen. Zunächst muß also immer untersucht werden, ob nicht ein, den Vorschriften der Verordnung entsprechendes Verhalten zum Ziele führt. Es ist erklärlich, daß die Fülle der möglichen verschiedenen Erwägungen die Seeämter zu widersprechenden Entscheidungen in der Frage geführt hat. Bei Lösung dieser Zweifel wird man sich eben gegenwärtig halten müssen, daß es sich hier nicht um die Übertretung strafrechtlicher Normen handelt und um einen Ausschluß der Strafbarkeit für dieselbe, sondern um eine Anweisung für den Schiffsführer, so zu handeln, daß auch unter den vorliegenden Verhältnissen der Zweck des Gesetzes nach Möglichkeit erreicht wird. Es ist deshalb eine Abweichung von den Ausweicheregeln der Verordnung nicht statthaft, wenn nur geringe Wahrscheinlichkeit vorhanden ist, daß durch sie der Zusammenstoß vermieden werden würde, weil es den Absichten des Gesetzgebers nicht entsprechen würde, um der entfernten Möglichkeit eines günstigen Erfolges willen die unmittelbar drohende Gefahr zu vergrößern. Aber umgekehrt kann auch nicht verlangt werden, daß man eine Schädigung der eigenen und fremden Interessen ruhig über sich ergehen lasse und nur bemüht sei, diese nach Kräften abzuschwächen, während nach vernünftigem Ermessen noch die Aussicht gegeben ist, den Unfall vollständig abzuwenden, — sollte auch bei einem Mißlingen des Versuches der eintretende Schaden ein größerer werden. Ein sicheres Urteil darüber, welches Verhalten im endlichen Erfolge das minder gefährliche ist, läßt sich unter solchen Verhältnissen überhaupt nicht gewinnen und deshalb muß man jede Maßregel als berechtigt anerkennen, welche unter gewissenhafter Abwägung der beiden in Betracht kommenden Möglichkeiten die größere Wahrscheinlichkeit eines günstigen Erfolges für sich hat (Knitschky a. a. O.).

Soweit die Vorschriften des Seestraßenrechts zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See gegenständliche Einrichtungs- und Ausrüstungsstücke des Schiffes bedingen: Laternen, Ferngläser, Beleuchtungsmaterial, Signalmittel 2c., hat der Schiffer dafür zu sorgen, daß diese in erforderlicher Zahl und in brauchbarem Zustande an Bord vorhanden sind.

Die Folgen irgend einer Versäumnis oder Übertretung treffen den Schiffsführer, also den Schiffer resp. den Steuermann, als dessen Vertreter den Zwangslotsen, wie jeden Lotsen, dem der Schiffer das Kommando überlassen hat; ferner die Mannschaft, aber auch den Reeder (Art. 24; Kaiserl. V. v. 29/7 1889 zur Ergänzung der Verordnungen über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen und zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See). Die Folgen sind civilrechtliche (H.G.B. Art. 736—741), aber auch öffentlich-rechtliche (s. Patententziehung auf Grund des R.G., betr. die Untersuchung von Seeunfällen, v. 27/7 1877; R.Gew.O. § 53 Abs. 2). Ferner statuiert das R.Str.G.B. (§ 145), daß durch die Übertretung der vom Kaiser zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See erlassenen Verordnungen ganz unabhängig von etwa dadurch herbeigeführtem Verluste resp. Beschädigung des Schiffes oder der Ladung, wie von Tötung eines Menschen eine Geldstrafe bis zu 1500 ℳ verwirkt sein soll. —

Eine Einrichtung der Selbstverwaltung der Handels- und Schiffahrtsberufskreise zur prompteren Erledigung der aus Schiffskollisionen hervorgehenden vermögensrechtlichen Ansprüche ist zur Zeit im Entstehen begriffen und dürfte voraussichtlich zu umfassender Wirksamkeit auf diesem Gebiete berufen sein. Vom Herbst 1897 ab wird der Verein der Hamburger Schiffsassekurateure unter Zustimmung der Reedereivertretungen ein Schiedsgericht einrichten, dessen Anrufung mit Umgehung der ordentlichen Gerichte beabsichtigt ist, wenn es sich um Geltendmachung von Rechtsansprüchen handelt, die bei Schiffskollisionen erwachsen. Eine Anzahl Sachverständiger aus Hamburg, Bremen, London (auch mehrere Vertreter vom Lloyds-Bureau), Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Havre und Genua beriet anfangs Juli 1897 in Brüssel diese Frage und erklärte aus Rücksichten des zu wünschenden beschleunigten Verfahrens und der Kostenverbilligung die Schaffung von Schiedsgerichten für erstrebenswert. Gleichzeitig war auf der Stockholmer Generalversammlung nordischer Reedereivertreter eine ähnliche Entschließung gefaßt worden. Seitdem hat der Verein Hamburgischer Reeder in Verbindung mit der Handelskammer die Sache eingehend erwogen und seine Idee von der Ausführung des Planes Reedereien und Handelskammern des Inlandes und Auslandes mitgeteilt. Neben Reedern und Versicherungsanstalten kommt natürlich auch die Zustimmung der Ladungsbeteiligten in Frage, die keine Schwierigkeiten machen kann, da es sich um die Aufnahme einer entsprechenden Klausel in die Konossamente handelt. Etwas Ähnliches wie bei der zu schaffenden Neuordnung besitzen die am Seeverkehr Beteiligten bekanntlich in der jetzt üblichen Erledigung von Bergungsstreitigkeiten. Die neuen Schiedsgerichte würden aus Juristen als Vorsitzenden und Sachverständigen bestehen, deren Bezeichnung in den Hafenplätzen den Reedern und Assekurateuren etwa unter dem Beirat der Handelskammern obliegen würde.

### 4. Die Einrichtungen staatlicher und internationaler Natur für Hilfeleistung in Seenot.

Im scharfen Abstand von der Anschauung einer überwundenen Epoche des Völkerlebens wird die Staatengesellschaft nunmehr von dem Gedanken beherrscht und in ihrer Gesetzgebung geleitet, daß es nicht nur ein Gebot der Sittlichkeit sei, Schiffen, welche sich in Seenot befinden, Hilfe zu bringen; sondern daß der Staat diese Hilfe pflichtmäßig in das System seiner nationalen Verwaltungs-

aufgaben aufnehmen müsse, und zweckdienliche Einrichtungen zur Ergänzung seines Verkehrsrechtes zu treffen habe. Die Entwickelung ist neu, es kann daher auch nicht überraschen, daß hier noch nicht an allen Punkten ein befriedigendes Maß des Prinzipiellen gefunden wurde, die staatlichen Veranstaltungen noch vielfach bruchstückartig nebeneinander gelagert sind, und daß sich auch innerhalb der Kulturstaaten, ja auch noch innerhalb der deutschen Bundesstaaten selbst mannigfache abweichende partikuläre Bildungen vorfinden.

Für die Zwecke wissenschaftlicher Darstellung des Zusammenhanges der wichtigen Rechtsinstitute dürfte es an dieser Stelle genügen, die dem deutschen Verwaltungsrecht angehörige Materie nach folgenden Gesichtspunkten zu gliedern. Zunächst sind a) die Rechtsanordnungen, betreffend das wechselseitige Verhalten der Schiffe in Seenot, zu betrachten, sodann b) die Rechtsgrundsätze für Bergung und Hilfswesen, c) die Organisation der Hilfe von der Küste aus (Strandungsordnung), und schließlich d) die staatlichen Einrichtungen zur Untersuchung der Seeunfälle und das System der Verwaltungsrechtsprechung über die zu Grunde liegenden Ursachen.

### a) Das wechselseitige Verhalten der Schiffe in Seenot.

Im allgemeinen fehlt es bisher in Litteratur und Rechtsprechung an einer juristischen Begriffsbestimmung der „Seenot". Das Quellenmaterial operiert mit dem Ausdruck als technischem sowohl im Handelsgesetzbuch als in der Specialgesetzgebung (Strandungsordnung, Untersuchung von Seeunfällen 2c.). Burchard geht in seinen ausführlichen Untersuchungen über „Bergung und Hilfeleistung in Seenot" (Hannover 1897) zum erstenmal an die Umschreibung der begrifflichen Grenzen, schlägt aber dabei einen Weg ein, der ihn notwendig nur zu einer einseitigen Klarstellung des Verhältnisses führen muß. Er läßt sich offenbar durch die dogmatische Verwertung der Rechtsfigur in den Fällen der Bergung und Hilfeleistung bestimmen, die Seenot begrifflich als „Gegensatz zu einem Notzustande, der auf dem Lande oder auf einem von allen Seiten von Land umgebenen Binnengewässer eintreten kann", anzusehen. Ausgehend vom Gedanken der Individualwirtschaft und im System der getrennten persönlichen Vermögenssphären gewinnt die Hilfeleistung im Falle der Seenot in den Augen Burchards allerdings etwas Singuläres, und die Seenot selbst wird ihm dadurch leicht zu einem begrifflichen Gegensatz zu dem Notzustande auf dem festen Lande. Bei näherer Betrachtung zeigt sich aber gerade umgekehrt, daß Seenot nichts anderes ist als Hilfsbedürftigkeit einer Schiffsbesatzung auf See, sie mag durch Unglück, Gefahr oder Bedrängnis irgend welcher Art hervorgerufen sein. Es liegt also hier nicht etwas begrifflich Verschiedenes, ein Gegensatz zum festländischen Notzustande vor, sondern lediglich eine durch die örtlichen und sachlichen Verhältnisse charakterisierte Erscheinungsform menschlicher Hilfsbedürftigkeit überhaupt. Natürlich darf dabei nicht nur an die durch das R.G. v. 6/6 1870 (12/3 1894) über den Unterstützungswohnsitz eng begrenzte Hilfsbedürftigkeit — die sich ja natürlich auch nur als eine bestimmte Form der allgemein menschlichen Hilfsbedürftigkeit darstellt — gedacht werden. Soweit Staatseinrichtungen reichen, reicht eben auch die aus der Genossenschaft sich ergebende Hilfe und Hilfeleistungspflicht. Auch im festländischen Volks- und Verbandsleben hat die Hilfeleistung im Falle der Not juristischen Charakter lediglich im Falle obrigkeitlicher Aufforderung oder gesetzlicher Pflicht. Wer bei Unglücksfällen oder gemeiner Gefahr oder Not von der Polizeibehörde oder deren Stellvertretern zur Hilfe aufgefordert, keine Hilfe leistet, obgleich er der Aufforderung ohne erhebliche eigene Gefahr genügen konnte, wird nach § 360 Nr. 10 des deutschen R.Str.G. mit Geldstrafe bis zu 150 ℳ oder mit Haft bis zu 6 Wochen bestraft. Die Nothilfepflicht tritt also im deutschen Rechtssystem überall nur ein auf Grund einer besonderen gesetzlichen Verbindlichkeit (Alimentation 2c.) oder auf Grund ausdrücklicher behördlicher Aufforderung. Hier liegt die Cäsur, die Trennungslinie zwischen juristischem und sittlichem Beistandsgebot. Das Urteil darüber, ob eine zu bekämpfende oder abzuwehrende Not vorliegt, liegt also ausschließlich im freien Ermessen der Obrigkeit.

Ohne diese liegt weder Notzustand noch Hilfspflicht im Rechtssinne vor, hierin würde also ein Unterschied zwischen der Notlage zu Land oder zur See nicht gefunden werden können. Auch nicht in dem andern von Burchard betonten Umstand, daß zur See für die Hilfeleistung, für die der Errettung des Eigentums Anderer gewidmete Thätigkeit eine Belohnung in Aussicht gestellt ist; denn solche Prämien kommen, wenngleich in vermögensrechtlich geringerem Umfange auch bei Hilfeleistungen zu Lande vor (Rettungsprämien, Entschädigungen und Prämien für Leistungen im Feuerlöschdienst 2c.). Nach Prüfung aller in Betracht kommenden Momente ist daher ein begrifflicher Unterschied zwischen dem Notstande zu Land und der Seenot nicht vorhanden. Wie wir an der Hand des positiven Rechts gezeigt haben, ist die Seenot nicht durch „das auf dem Meere herrschende Princip der Isolierung", sondern durch den Umstand bedrohlicher, gefahrvoller, weil es hier regelmäßig an dem behördlichen Organe fehlt, das im festländischen Verbandsleben bei Unglücksfällen oder gemeiner Not und Gefahr Hilfe leistet und zur Hilfe auffordert und damit die Nothilfeleistungspflicht mit Strafandrohung sicherstellt. Die Rechtsfigur der Seenot läßt sich daher nicht aus dem Gedanken der Individualwirtschaft und der getrennten Vermögenssphären heraus als eine Reflexwirkung konstruieren, sondern findet ihre naturgemäße Erklärung in der durch die Beschaffenheit des Verkehrsmittels gegebenen gesteigerten mannigfaltigen Hilfsbedürftigkeit bei regelmäßiger Abwesenheit einer staatlichen Behörde, welche selbst helfend einzugreifen oder das Gebot der Hilfeleistung zu erlassen in der Lage wäre. Die unstaatliche Natur des freien Meeres schließt zwar die Wirksamkeit staatlicher Organe auch auf hoher See nicht aus, giebt aber ihrem Hilfegebot über nationale Hilfskräfte — denn nur in Ansehung solcher hätte das Aufgebot rechtliche Kraft — voraussichtlich nur eine verschwindend kleine Wahrscheinlichkeit des Erfolges angesichts des weiten Meeresgebietes, auf welchem

sich in jedem Augenblicke zahllose Fälle der Bedrängnis bei heimischen Schiffen einstellen können.

Für seine Organe anerkennt denn auch der moderne Staat das Princip der obrigkeitlichen Hilfspflicht zur See.

Die Kaiserliche Marine ist amtlich angewiesen, den Schiffen der deutschen Handelsmarine, den Fahrzeugen der Hochseefischerei ꝛc. in den Fällen der Seenot Beistand zu gewähren. Die generelle Verpflichtung der Kommandanten S. M. Schiffe und Fahrzeuge, der deutschen Sch. Schutz zu gewähren und Hilfe zu leisten, ist bezüglich des Schiffahrtsverkehrs im Auslande zum Ausdruck gebracht im § 10 der Instruktion für den Kommandanten.

Befinden sich deutsche Kauffahrteischiffe in Proviantnot, so darf ihnen von S. M. Schiffen und Fahrzeugen der zur Beseitigung des Notstandes erforderliche Proviant aus den Beständen abgegeben werden. Dieselbe Hilfe ist Kriegs- und Handelsschiffen fremder Nationen zu leisten. Die Abgabe erfolgt gegen Quittung und Bezahlung nach Maßgabe eines veröffentlichten Preiskurants mit einem Aufschlage von 20 % für Generalkosten. Die Preise sind durch Verfügung des Chefs der Admiralität v. 11/7 1875 (M.V.Bl. S. 119 ff.) festgesetzt. Ist bares Geld nicht verfügbar, so haben, wenn es die Umstände irgend gestatten, die Führer der Kauffahrteischiffe über die ermittelten Beträge Wechsel in dreifacher Ausfertigung auf die Reeder oder Eigentümer des Schiffes, zahlbar nach Sicht in üblicher Frist an die Admiralität, auszustellen (Schiffsverpflegungs-Reglement v. 13/5 1879 § 38).

Auch Ausrüstungsgegenstände können in Fällen der Not für den augenblicklichen Bedarf an Kauffahrteischiffe gegen Quittung abgegeben werden. Wenn es die Umstände gestatten, erfolgt die Bezahlung derselben sofort nach den Selbstkosten event. den Normalpreisen. Anderenfalls bestimmt auf den zu erstattenden Bericht der Chef der Admiralität, ob eine Bezahlung noch nachträglich zu erfolgen hat oder nicht (Reglement über die Verwaltung der Inventarien und Materialien an Bord in Dienst gestellter Schiffe und Fahrzeuge v. 1/11 1873 § 46).

Zahlreiche Vorkommnisse der Praxis geben den Nachweis, daß dieses Verhalten der Kaiserlichen Marine auch von Schiffen der deutschen Handelsmarine untereinander und auch gegenüber den Schiffen fremder Staaten vielfach beobachtet wird; wir haben es aber in allen diesen Fällen lediglich mit Akten der freiwilligen Hilfeleistung zu thun, nicht mit einer rechtlich gesicherten Verwaltungseinrichtung. Dazu kommt noch ein gewichtiges Bedenken.

Mit Zunahme des Dampfschiffsverkehrs und der in den Dimensionen immer noch wachsenden Typen der Segelschiffahrt; bei dem krankhaft entwickelten Wettbewerb der Schiffe, den möglichsten Schnelligkeitsrekord zu erreichen, ist die früher in ausgedehntem Maße betriebene wechselseitige Hilfe auf See beträchtlich erschwert worden. Jeder Aufenthalt eines auf See schwimmenden modernen Personenpalastes ist mit so enormen Kosten verbunden, daß heute in bedauerlich zahlreichen Fällen auch in den hier in Betracht kommenden menschlichen Beziehungen das wirtschaftliche Interesse den Sieg über die Forderungen der Menschenliebe davon trägt. Die Zahl der Klagen wächst, daß Schiffe teilnahmslos an anderen Schiffen vorüberfahren, die deutliche Zeichen ihrer Hilfsbedürftigkeit gaben oder deren Seenot jedem Fachkundigen sofort erkennbar gewesen.

Burchard konstatiert denn auch in der That einen Rückgang in dieser Beziehung. „Die älteren Gesetzgebungen schrieben solche Hilfe vielfach vor; in neuerer Zeit ist man von der Auffassung zurückgekommen, daß jeder verpflichtet sei, anderen zur Rettung von Leben und Eigentum Hilfe zu leisten“ (a. a. O. S. 44). Die von den Seeverkehrsstaaten und von Organen der Privatinitiative (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) gehandhabte Verleihung von Geschenken, Rettungsmedaillen, Ordensauszeichnungen, Prämien, Diplomen, Medaillen ꝛc. an hilfsbereite Kapitäne und Mannschaften bilden nur ein unzulängliches Surrogat für das fehlende Grundprincip rechtlicher Hilfspflicht. Rühmliche Ausnahme macht das italienische Recht, indem es im Codice per la marina mercantile del Regno d'Italia (25/6 1865) Tit. II, Cap. XII: Dei naufragi e dei recuperi Art. 120 bestimmt:

Il capitano di un legno nazionale, il quale incontri qualche nave, anche straniera o nemica in pericolo di perdersi deve accorrere in suo aiuto e prestarle ogni possibili assistenza.

Auch Österreich-Ungarn ist auf dem Wege der Verwaltungsanordnungen über die im englisch-deutschen System begründete engbegrenzte Beistandspflicht hinausgegangen. Der § 1 der V. des k. k. Handelsministeriums v. 1/12 1880 und des k. ungarischen Ministeriums für Ackerbau, Industrie und Handel v. 1/12 1884 lautet: „Jeder Führer eines österreichischen (ungarischen) Schiffes ist verpflichtet, jedem anderen in Gefahr befindlichen Fahrzeuge ohne Unterschied der Flagge und den auf demselben sowie überhaupt in Seenot befindlichen Personen zur Abwendung oder Verringerung der Folgen des erlittenen Unfalls den erforderlichen Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne erhebliche Gefahr für das eigene Schiff und die darauf befindlichen Personen im stande ist. Die Nichtbefolgung dieses Rechtsgebotes ist unter Strafe von 100 Gulden Geldbuße oder Haft bis zu 15 Tagen gestellt. S. § 217 des ungar. Gesetzentwurfes über das Privat-Seerecht (Referentenentwurf Budapest 1894).

Von solchen singulären Bildungen abgesehen, hat der Gedanke der Reciprocität, dieses fruchtbare regulatorische Princip des internationalen Verkehrs im Seestraßenrecht, zumal für die Hilfeleistung in Seenot, noch keine angemessene Verwertung gefunden.

Nur für eine Art der Seenot, allerdings regelmäßig die gefahrvollste für Leben und Gut, nur für den Fall, daß durch einen Zusammenstoß von Schiffen auf See Gefahr des Unterganges droht, ist in den Kulturstaaten die Hilfeleistung zur gesetzlichen Pflicht gemacht, und deren Nichtbefolgung mit Strafe bedroht.

Die deutsche Kaiserl. V. v. 15/8 1876 über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See, das englische Gesetz 36 u. 37 Vict. ch. 85, jetzt Merchant Shipping Act 1894 Section.

422, das französische G. v. 10/3 1891, die österreichische Handels-Ministerialverfügung v. 1/12 1880, das holländische Strafgesetz Art. 414 u. 474, das G. der Vereinigten Staaten von Nordamerika v. 4/9 1890, die drei skandinavischen Seegesetze Schweden 12/6 1891, Dänemark 1/4 1892, Norwegen 20/6 1893 § 223 ꝛc. legen übereinstimmend nach erfolgtem Zusammenstoß dem Führer des Schiffs die Verpflichtung auf, dem anderen Schiffe und den dazu gehörigen Personen zur Abwendung oder Verringerung der nachteiligen Folgen des Zusammenstoßes den erforderlichen Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne erhebliche Gefahr für das eigene Schiff und die darauf befindlichen Personen im stande ist.

Den Ausgangspunkt der Rechtsentwickelung bildeten die Bestimmungen Nr. 16 und 17 der englischen Merchant Shipping Act 1873 über Kollisionen, in Kraft gesetzt am 1/11 1873. Sie lauteten:

Nr. 16. Bei jedem Zusammenstoß zweier Schiffe hat der Führer oder derjenige, welcher jedes der beiden Schiffe befehligt, die Verpflichtung, wenn und sofern derselbe es ohne Gefahr für das eigene Schiff, die Besatzung, event. die Passagiere thun kann, bei dem anderen Schiffe zu verbleiben, bis er sich versichert hat, daß das Schiff weitere Hilfeleistung nicht bedarf; und dem anderen Schiffe, dessen Führer, der Besatzung, event. den Passagieren solche Hilfe zu leisten, wie sie durch die Umstände bedingt wird und wie dieselbe notwendig ist, um die Genannten aus irgend einer Gefahr, welche durch den Zusammenstoß veranlaßt wurde, zu retten. Ferner ist er verpflichtet, dem Führer oder der Person, welche das Kommando des anderen Schiffes hat, den Namen seines eigenen Schiffes, den Hafen, in welchen dasselbe registriert ist, oder den Hafen oder Ort, wohin es gehört, zu nennen, wie auch den Hafen oder Ort des Abganges und den der Bestimmung anzugeben.

Wenn er dieses zu thun unterläßt, und keinen vernünftigen Grund für solches Unterlassen vorbringen kann, so soll der Zusammenstoß, beim Mangel eines Gegenbeweises, so angesehen werden, als sei derselbe durch seine gesetzwidrige Handlung, seine Nachlässigkeit oder sein Verschulden begangen worden.

Jeder Schiffsführer oder jede befehligende Person eines britischen Schiffes, welche es unterläßt, solche Hilfe zu leisten oder solche Auskunft zu geben, wie sie eben beschrieben worden, soll, wenn er keinen vernünftigen Grund vorbringen kann, als solchen Vergehens schuldig erachtet werden. Sollte derselbe ein, mit einem Certifikat versehener Schiffsoffizier sein, so kann über sein Benehmen eine Untersuchung eingeleitet und sein Certifikat vernichtet oder für eine gewisse Zeit als ungiltig erklärt werden.

Nr. 17. Wenn in irgend einem Falle des Zusammenstoßes dem Gerichtshof, welcher den Fall abzuurteilen hat, der Beweis erbracht werden kann, daß irgend eine der Bestimmungen gegen den Zusammenstoß, welche in den Merchant Shipping Acts von 1854 bis 1873 enthalten sind, verletzt wurde, so wird das Schiff, durch welches die Bestimmung verletzt worden ist, für schuldig erklärt, es sei denn, daß dem Gericht zur Genüge dargethan werde, daß die besonderen Umstände des Falles ein Abweichen von den angegebenen Vorschriften nötig gemacht haben. —

Seither ist der hier niedergelegte Gedanke zu einem wichtigen Bestandteile der internationalen Rechtsordnung geworden, wenn sich auch in der Praxis der ausnahmslosen Durchführung erhebliche Schwierigkeiten entgegenstellen.

Nach deutschem Recht (Kaiserl. V. über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoß von Schiffen auf See v. 15/8 1876 in Verbindung mit der V. zur Ergänzung der Verordnungen über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoße von Schiffen auf See v. 15/8 1876 und zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See v. 9/5 1897) sind die Schiffsführer jedes der kollidierenden Schiffe verpflichtet, dem andern und den dazu gehörigen Personen zur Abwendung oder Verringerung der nachteiligen Folgen des Zusammenstoßes den erforderlichen Beistand zu leisten. Die Führer der beteiligten Schiffe haben daher solange bei einander zu halten, bis sie sich davon überzeugt haben, daß keines derselben weiteren Beistandes bedarf. Auch hat jeder Schiffsführer vor Fortsetzung der Fahrt dem andern den Namen, das Unterscheidungssignal, den Heimathafen, den Abgangs- und Bestimmungshafen seines Schiffes anzugeben. Doch hat der Schiffsführer diesen Verpflichtungen nur unter der Voraussetzung zu genügen, daß es ohne erhebliche Gefahr für das eigene Schiff und die darauf befindlichen Personen geschehen kann. Durch Übertretung dieser Vorschriften wird eine Geldstrafe bis zu 1500 ℳ verwirkt.

Das Judikatenmaterial hat die in der Kaiserl. Verordnung ausgesprochenen Rechtsgrundsätze seither sinngemäß ausgebaut und ergänzt. Darnach schließt die hier auferlegte Verpflichtung, dem anderen Schiffe Beistand zu leisten, den Anspruch auf eine Vergütung für diesen Beistand nach Art. 742 des H.G.B. nicht aus (R.G. in Civils. III Nr. 40). Der Schiffer darf sich nicht vom Orte der Kollision entfernen, bis eine Untersuchung ergeben hat, ob eine erhebliche Gefahr für das eigene Schiff mit der Beistandleistung verbunden ist oder nicht; vielmehr darf er erst weiter segeln, wenn die an Ort und Stelle vorgenommene Untersuchung ergiebt, daß infolge eigener Beschädigung die Beistandleistung mit erheblicher Gefahr verbunden sein würde (O.S.A. IV Nr. 120, V Nr. 33). Ein schematisch bemessener, etwa einstündiger Aufenthalt in der Nähe der Unfallstelle bei Nacht ist für nicht genügend erkannt worden; erst bei Anbruch des Tages kann eine genügende Instruktion über die Sachlage erwartet werden (O.S.A. IV Nr. 34). Auch der Umstand, daß dem fremden Schiffe von anderer Seite Beistand gebracht wird, befreit nicht von der Verpflichtung, den erforderlichen Beistand zu leisten.

### b) Rechtsgrundsätze für Bergung und Hilfswesen.

Der Begriff der Seenot läßt sich nur aus dem Vorstellungskreise der staatlichen Fürsorge für den ordnungsmäßigen Verlauf der Fahrt eines Handelsschiffes heraus erklären. Danach gilt jede Störung desselben als ein Seeunfall, als ein betriebsstörendes Ereignis, welchem unmittelbar oder in naturgemäßer Folge eine sächliche Beeinträchtigung und damit eine Gefährdung der durch die Fahrt verbundenen Personen und Sachgüter zuzuschreiben ist. Der Betriebsunfall umfaßt hier einen

weit größeren Kreis von Möglichkeiten, als etwa derselbe Ausdruck im System der socialpolitischen Fürsorge umschließt (s. hierzu Rosin, Das Recht der Arbeiterversicherung I S. 274 ff. und Burchard a. a. O. S. 28 ff.).

Da nun das Reichsrecht, wie im vorstehenden dargethan, eine Beistandspflicht in Seenot nur in den Fällen der Schiffskollision und lediglich unter den daran Beteiligten kennt, nicht aber für andere Fälle der Seenot, so liegt zur Zeit die gesetzespolitisch einzige Aufmunterung zur Leistung solcher Hilfe in der auf alten Rechtsgewohnheiten sich erhebenden gemeinrechtlichen Einrichtung einer Zusicherung gesetzlicher Entschädigung für den persönlichen oder sachlichen, mit der Rettung aus Seenot oder Hilfe in solcher verbundenen Aufwand. In ihrer nach Umständen nicht unbeträchtlichen Höhe liegt ein Anreiz, auch ohne obrigkeitliches Gebot im Seeverkehr jene Unterstützung zu gewähren, die im Staatsgebiete jedem Hilfsbedürftigen kraft staatlicher Aktion oder staatlichen Befehls gesichert ist.

Gemäß der das Deutsche Recht annoch beherrschenden, im Normensystem der übrigen See-Kulturstaaten meist weggefallenen Zweiteilung der hier in Betracht kommenden Beistandsleistungen versteht das Handelsgesetzbuch

a) unter Bergung den Fall, wenn ein in Seenot befindliches Schiff oder dessen Ladung ganz oder teilweise, nachdem sie der Verfügung der Schiffsbesatzung entzogen oder von derselben verlassen waren, von dritten Personen an sich genommen oder in Sicherheit gebracht wird, und

b) unter Hilfsleistung den Fall, wenn sonst ein Schiff oder dessen Ladung durch Hilfe dritter Personen aus einer Seenot gerettet wird.

In dem ersteren Falle wird ein Bergelohn, in dem zweiten ein Hilfslohn bewilligt. Das Charakteristische beider ist, daß sie nicht bloß durch die Leistung der Dienste, sondern auch durch deren günstigen Erfolg bedingt werden. Das Unterscheidungsmerkmal beider wird im allgemeinen darin zu suchen sein, daß bei der Hilfsleistung die Disposition über Schiff und Ladung in der Hand des bisherigen Schiffsführers verbleibt, während ein Bergungsfall vorliegt, wenn diese Disposition aufgehört hat, die Schiffsgewalt in fremde Hände übergegangen und außerdem die geborgenen Gegenstände in den Naturalbesitz Dritter übergegangen sind.

Die Höhe desselben ist im Streitfalle durch den Richter unter billiger Berücksichtigung der Umstände, namentlich der aufgewendeten Bemühungen einerseits und des Wertes der geborgenen Gegenstände andererseits festzusetzen. Vorgeschrieben ist, daß der Bergelohn niemals in einer Quote vom Werte der geretteten Gegenstände bestimmt werden, und daß die Summe desselben nicht ein Drittel des Wertes dieser Gegenstände übersteigen soll. Verträge, während der Gefahr über die Höhe des Bergelohnes geschlossen, unterliegen der Anfechtung wegen erheblichen Übermaßes. Erfolgt die Bergung durch ein anderes Schiff, so wird der Bergelohn zwischen Reeder, Schiffer und Schiffsbesatzung in der Art geteilt, daß der Reeder die Hälfte, der Schiffer ein Viertel erhält, während die Mannschaft das letzte Viertel nach Verhältnis ihrer Heuer teilt. Die Besatzung des notleidenden Schiffes hat keinen Anspruch auf Bergelohn, weil ihre Bemühungen behufs Rettung lediglich die Erfüllung einer ihr obliegenden Pflicht sind; dagegen steht ihr der Fortbezug der Heuer während der Zeit der Bergung zu. Die Forderung auf Bergelohn gewährt zunächst keine persönliche Klage, sondern bloß ein Recht auf Befriedigung aus den geborgenen Gegenständen, an diesen aber haben die Bergenden die Rechte der Schiffsgläubiger. Im ganzen gelten für beide Fälle dieselben Bestimmungen, doch soll der Hilfslohn immer auf einen geringeren Betrag festgesetzt werden, wie ihn der Bergelohn unter gleichen Voraussetzungen erreicht haben würde.

Die — abgesehen vom Totalverlust — durch einen Seeunfall und seine Abhilfe entstandenen Schäden und Kosten werden als Haverei oder Havarie bezeichnet (s. den Artikel von Lewis im Wörterbuch Bd. I). Für die Ermittelung der für das gebrachte Opfer zu gewährenden Entschädigung hat das deutsche Handelsgesetzbuch bestimmte Regeln aufgestellt, und zwar speciell für die dem Schiffe zugefügte Beschädigung (Art. 711 f.), für die aufgeopferten (Art. 713, 716), wie die beschädigten Güter (Art. 714—716) und für die entgangene Fracht (Art. 717). Ebenso über die Ermittelung des der Repartierung des Schadens zu Grunde zu legenden Wertes des Schiffes (Art. 719), der Ladung (Art. 720—722), und des Betrages der Fracht (Art. 723).

Die Feststellung des Betrages des Schadens und die Verteilung desselben unter die Ersatzpflichtigen wird bezeichnet als Aufmachung der Havarie-grosse. Es geschieht dies im Gebiete des Deutschen Reichs durch ein für allemal bestellte, oder, in Ermangelung von solchen, für den einzelnen Fall vom Gericht besonders ernannte Sachverständige, Dispacheure. Außerhalb des Deutschen Reiches ist die Aufmachung der Dispache durch den deutschen Konsul in manchen vom Reich mit fremden Staaten eingegangenen Konsulatsverträgen für den Fall vorgeschrieben, daß alle Beteiligte deutsche Reichsangehörige sind und sie nicht etwas anderes vereinbart haben (Vertr. mit den Hawaischen Inseln v. 25/3, 23/9 1879 Art. 24, Vertr. mit Brasilien v. 10/1 1882 Art. 43, Vertr. mit Griechenland v. 26/11 1881 Art. 13). Stets steht dem Konsul das Recht der Aufmachung zu, wenn der Schiffer es beantragt (Reichskonsulatsgesetz v. 8/11 1867 § 36).

Die Aufmachung der Dispache soll am Bestimmungsorte des Schiffes erfolgen; wenn dieser nicht erreicht wird, in dem Hafen, wo die Reise endet, und zwar soll sie unverzüglich vom Schiffer veranlaßt werden. Thut er dies nicht, so macht er sich den Beteiligten verantwortlich, auch kann jeder von diesen die Aufmachung beantragen und betreiben. Das deutsche H.G.B. (Art. 731 Abs. 3) hat es den Landesgesetzen überlassen, über das Verfahren bei Aufmachung der Dispache und die Ausführung derselben nähere Bestimmungen zu erlassen. Demgemäß ist in Preußen und Mecklenburg-Schwerin Bestätigung der Dispache durch den Richter vorgeschrieben (Preuß. E.G. zum deutschen H.G.B. Art. 57 in Verbindung mit dem § 29 des preuß. Ausf.G. zur R.C.Pr.O. v. 24/3 1879; mecklenb.-schwerin. E.V. zum deutschen H.G.B. § 72). In den anderen Seestaaten findet dagegen eine richterliche Bestätigung der Dispache nicht statt.

Über die örtliche Geltung seerechtlicher Gesetze bei Bergung und Hilfeleistung in Binnen- und

Küstengewässern wie auf hoher See s. Boyens-Lewis, Deutsches Seerecht, Bd. I (Leipzig 1897) S. 56 ff.

Entsprechend dem oben dargelegten Princip der pflichtmäßigen Hilfeleistung staatlicher Organe in den Fällen der Seenot gestaltet sich nach deutschem Recht das Verhältnis wesentlich anders, wenn die Befreiung aus der Notlage durch ein Regierungsschiff erfolgt ist. In solchen Fällen steht dem Schiffsführer und der Besatzung ein Anspruch auf die Teilnahme an dem etwa eingezogenen Berge- oder Hilfslohn nicht zu, weil grundsätzlich kein Angestellter des Staates durch Erfüllung dienstlicher Funktionen ein Recht auf Gewährung besonderer Vergütungen erwirbt. Für die Besatzungen der Schiffe und Fahrzeuge der Kaiserlichen Marine hat die Materie überhaupt keine praktische Bedeutung, insofern die Leistung von Hilfe an in Seenot befindliche Schiffe deutscher oder fremder Flagge mit zu ihren eigentlichen Aufgaben gehört und demgemäß das Reich in den Fällen, wo eine Hilfe gewährt wird, niemals einen Berge- oder Hilfslohn in Anspruch nimmt. Dies schließt indes die Befugnis keineswegs aus, soweit nicht besondere Rücksichten ein Anderes erheischen, die Erstattung der für die Bergung oder Rettung aufgewendeten direkten Kosten zu beanspruchen. Nach Perels (Deutsches öffentl. Seerecht S. 318) will die preußische Regierung, ohne auf das Recht zu verzichten, in derartigen Fällen die Zahlung eines Berge- oder Hilfslohnes zu verlangen, deutschen Schiffen gegenüber von ihrem Rechte nur insoweit Gebrauch machen, daß die zum Zwecke des Bergens und Rettens aufgewendeten Kosten erhöht und der Besatzung des betreffenden Regierungsfahrzeuges angemessene Prämien bewilligt werden können; will aber in keinem Falle für die Staatskasse einen Vorteil ziehen.

Der Erlaß der preußischen Minister für Handel und Gewerbe und für öffentliche Arbeiten v. 20/5 1881 (M.Bl. für die innere Verwaltung S. 133, 134), hat die hier in Betracht kommenden Verhältnisse eingehend geregelt. Wenn danach der Staat durch die Besatzung eines Regierungsschiffes die Rettung eines in Seenot befindlichen Fahrzeuges oder der Ladung desselben bewirkt, so erwirbt er dadurch das Recht, die Zahlung eines Berge- bzw. Hilfslohnes zu verlangen (Art. 742 H.G.B. §§ 36 ff., §§ 21 ff. Strand.-O.). Ein Rechtsanspruch auf Teilnahme an demselben steht den auf dem Schiffe angestellten Beamten und Mannschaften nicht zu, da der Art. 751 H.G.B. den hier vorliegenden Fall nicht betrifft, und nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen kein Angestellter des Staates durch Erfüllung dienstlicher Obliegenheiten ein Recht auf Gewährung besonderer Vergütungen erwirbt. Dagegen erscheint es zur Anspornung des Diensteifers der Beamten und Mannschaften solcher Schiffe und zur Anerkennung und Belohnung für die übernommenen mühevollen Anstrengungen und Gefahren zweckmäßig, daß denselben nach der Schwierigkeit der ausgeführten Rettung zu bemessende Prämien von nicht zu geringem Betrage zu teil werden. — Von der Befugnis, Berge- bzw. Hilfslohn in Anspruch zu nehmen, ist jedoch deutschen Schiffen gegenüber nur insoweit Gebrauch zu machen, daß die Kosten, welche zum Zweck des Bergens und Rettens gemacht sind, der Staatskasse ersetzt und der Besatzung des Schiffes angemessene Prämien gewährt werden können. Ausländischen Fahrzeugen gegenüber ist das Recht auf Berge- und Hilfslohn in vollem Umfange zur Geltung zu bringen, sofern und soweit nicht etwa nachgewiesermaßen der betreffende fremde Staat deutschen Schiffen eine günstigere Behandlung zu teil werden läßt. Die nach Deckung der Kosten und Zahlung der verdienten Prämien verbleibenden Beträge sind indes nicht zur Staatskasse abzuführen, sondern zur Erteilung von Prämien für solche Fälle zu reservieren, in denen bei der Rettung von Menschenleben eine Bergung von Gut gar nicht oder nur in geringem Umfange erfolgt ist und deshalb Mittel zur Erteilung der in der Regel gerade in solchen Fällen besonders wohlverdienten Prämien an die Besatzung nicht oder doch nicht in genügendem Betrage verfügbar werden. Vgl. hierzu die wesentlich abweichenden detaillierten Vorschriften des englischen Rechts, enthalten in Merchant Shipping Act 1894 Art. 557 bis 564 Salvage by Her Majestys Ships.

Halten wir Umschau über das ganze System der Bergung und des Hilfswesens nach deutschem Recht, so ergiebt sich, daß der Normenkomplex angemessen die Fälle regelt, in welchen entweder a) Schiff und Ladung und Schiffsbesatzung (Passagiere ꝛc.) aus Seenot errettet werden, oder b) nur Schiff und Ladung, oder c) nur Schiff, oder d) nur Ladung, e) nur Schiff und Besatzung, oder f) nur Ladung und Schiffsbesatzung. Im einzelnen regelt sich, angepaßt der individuellen Beschaffenheit des Falles, nach Maßgabe des durch Handelsrecht oder Civilrecht gegebenen Rechnungsmaßstabes der Anteil des Helfers am Berge- bzw. Hilfslohn.

Es fehlt aber nach obigem, die Art. 742—756 des H.G.B. umfassenden Schema die Zusicherung eines Lohnes oder Lohnanteils, wenn nur Menschenleben in der Hilfsaktion gerettet worden sind. Das deutsche Seerecht lehnt es somit ab, eine Vergütung für die Rettung von Menschenleben zu gewähren oder in Aussicht zu stellen, sofern nicht mit den Menschenleben auch Güter, Schiff oder Ladung gerettet worden sind. (Vgl. hierzu die eingehenden Untersuchungen von Pappenheim, Rettung von Menschenleben in Seenot, Zeitschr. für das ges. Handelsrecht Bd. 42, und Verhandlungen des Deutschen Juristentages Bd. 1, Gutachten 1895, S. 186 ff. und von Burchard a. a. O., und in denselben Verhandlungen des 23. Juristentages Bd. 2 S. 161 ff.) Daß es sich hierbei nicht etwa um eine Lücke oder Versehen bei Aufrichtung des Gesetzes handelt, zeigt die Erörterung der Frage in den Protokollen der Hamburger Kommission zur Beratung eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, amtliche Ausgabe S. 2824. S. dazu auch die an neuen Gesichtspunkten reiche Untersuchung J. Kohlers über Menschenhilfe in Jahrb. f. d. Dogmatik Bd. 25 S. 25 ff.

Für die Beurteilung der Sachlage vom Standpunkt des öffentlichen Rechts ist — von zahlreichen anderen an die Frage sich knüpfenden Kontroversen abgesehen — der Umstand entscheidend, daß die Totalverluste der deutschen Handelsmarine nach Ausweis der officiellen deutschen Reichsstatistik zwar ziffermäßig in einem gewissen Abnehmen begriffen, daß diese Erscheinung im wesentlichen aber auf die Um-

wandlung zurückzuführen ist, in welcher sich die deutsche Kauffahrteiflotte schon seit längerer Zeit befindet. Die Veränderung besteht einmal in der Abnahme der Segelschiffe und deren Ersetzung durch Dampfschiffe und sodann in dem Zurücktreten der kleineren Schiffe und dem Vorwiegen der Schiffe mit einem größeren Raumgehalt. Diese Umwandlung enthält aber keineswegs schlechthin ein steigendes Element der Sicherheit für die Personen der Besatzung, vielmehr ist die Wahrscheinlichkeit der Errettung aus äußerster Seenot umgekehrt, in einem gewissen Spannungsverhältnis stehend zur räumlichen Ausdehnung des Schiffes. Im Zeitraum von 1881—1891 sind insgesamt 1485 deutsche Seeschiffe total verunglückt. Die Besatzung dieser Schiffe betrug insgesamt 13231 Köpfe, davon gingen verloren 2336, also fast 18 %. Auf den verunglückten Schiffen befanden sich insgesamt 2257 Passagiere, von welchen 747, also 33 %, den Tod in den Wellen fanden. Umfaßt jener Zeitraum auch den Untergang der Cimbria im Jahre 1883, wodurch der hohe Prozentsatz der verunglückten Passagiere seine Erklärung findet, so umfaßt das Decennium von 1891 ab wieder, von anderen Fällen abgesehen, die Katastrophe der Elbe im Jahre 1895, so daß ein Rückgang der Ziffer der verlorenen Menschenleben kaum anzunehmen sein wird. Hält man dieser Thatsache gegenüber, daß die unter weitaus günstigeren Umständen, weil vom festen Lande aus operierenden Rettungsmannschaften aller Stationen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger von der Gründung ab (1865) bis zum Jahre 1888, also in einem Zeitraum von 23 Jahren nur 1703 Menschenleben zu retten vermochten, so ist der Schluß geboten, daß unser deutsches Privat-, wie öffentliches Seerecht der großen Verwaltungsaufgabe der Hilfe in Seenot mit völlig unzulänglichen Mitteln gegenübergestellt ist.

Wie dringend angesichts der nur durch Schiff und Ladung bedingten Belohnung der Errettung von Menschenleben ein weiterer, durch völkerrechtliche Vereinbarungen gesicherter allseitiger Ausbau des jetzigen Systems der begrenzten Beistandspflicht geboten ist, zeigt der Hinweis auf den typisch lehrreichen Fall, der in den Kreisen der Schiffahrtsinteressenten unter dem Namen „Danmark-Missouri" bekannt und von Prien im Jahrgang 1889 Nr. 10 der Hansa, sowie in seiner verdienstvollen nautisch-juristischen Studie „Der Zusammenstoß von Schiffen" (Berlin, Guttentag 1896) zur Darlegung der unabweislichen Rechtsreform behandelt worden ist. Der öffentlich- wie privatrechtlich gleich wichtige Sachverhalt des Falles ist im wesentlichen der folgende.

Am 5/4 1889 traf der auf der Reise von London nach Philadelphia begriffene (englische) Dampfer „Missouri", Kapitän Murrell, von der Atlantic Transport-Linie in London, den der dänischen Thingvalla-Linie zu Kopenhagen gehörigen Dampfer „Danmark", 2262 Registertonnen, ungefähr 400 Seemeilen östlich von Newfoundland mit gebrochener Schraubenwelle hilflos umhertreibend. Bis zum 6/4 nahm er denselben in Schlepp, dann wurde das Verlassen des leck gewordenen und sinkenden „Danmark", welcher außer seiner Besatzung von 70 Köpfen noch 665 Passagiere an Bord hatte, unvermeidlich. Da der „Missouri" nur für 20 Personen noch Platz frei hatte, so schritt der Kapitän Murrell zur teilweisen Räumung des Zwischendecks, indem er eine Anzahl Ballen von Lumpen und Wolle im Werte von ca. 500 Pfund Sterling über Bord warf, worauf die Übernahme aller, im ganzen 735 Personen an Bord des „Danmark" auf den „Missouri" erfolgte. Der „Missouri" landete 320 Passagiere auf den Azoren und setzte dann mit dem Rest der Passagiere von 340 Köpfen und einigen Mann der Besatzung seine Reise nach Philadelphia fort.

Es entstand die Frage der Ersatzpflicht für die geworfene Zwischendecksladung des „Missouri" und die Verzögerung der Ablieferung der Ladung dieses Schiffes durch die Umfahrt nach Fayal. —

Zweifellos war die Reederei des „Missouri" den Ladungseignern bis zum Belauf des Wertes von Schiff und Fracht Ersatz für die über Bord geworfene Ladung zu leisten verpflichtet, weil ihr Schiffer sich an fremdem Eigentum ohne eigene Not vergriffen hatte, wenn auch im Gehorsam gegen die Gebote allgemeiner Menschenpflicht.

Hier handelte es sich um einen Notstand dritter Personen, die in keiner Verbindung zum „Missouri" standen und deren Rettungskosten Kapitän Murrell den unbeteiligten Ladungseignern seines Schiffes nicht zur Last bringen konnte. Noch viel weniger war der Kapitän Murrell gehalten, einen Teil der Passagiere nach Amerika selbst zu schaffen. Mit dem Anlaufen von Fayal war das Rettungswerk beendet. Allerdings konnten die Ladungseigner von den Ladungsversicherern Ersatz verlangen. Sie erhielten denselben alsdann gegen Abtretung ihres Rückgriffsrechtes gegen die Reederei und den Schiffer des „Missouri", und die Versicherung hätte dann das Recht gehabt, die abgetretenen Ansprüche der Ladungseigner gegen jene beiden geltend zu machen.

An ihren Kaskoversicherern hätte die Reederei des „Missouri" sich ihres Schadens nicht erholen können. Die Versicherung deckt die Zufälle und Gefahren der See, nicht aber die ohne eigene Not und ohne Rechtszwang vom Kapitän verursachten Verluste bzw. Umwege. Der Art. 818 d. D. H.G.B. würde die Deviation nach den Azoren, als durch ein Gebot der Menschlichkeit veranlaßt, rechtfertigen und hierfür die Versicherung haften lassen, aber eben auch nur für die Deviation, nicht für den Seewurf. Die Versicherung deckt auch die sog. Baratterie des Kapitäns. Allein das Gegenteil derselben lag hier vor. Kapitän Murrell handelte nicht aus Versehen, sondern mit Vorsatz, aber nicht mit sträflicher Absicht, sondern „in Gutem". Sein Rettungswerk trug, von der rein geschäftlichen Seite betrachtet, den Charakter einer Spekulation, und den Ausfall solcher Unternehmungen schützt die Seeversicherung nicht.

Der Reederei des „Missouri" hätte jedoch unzweifelhaft ein Schadensersatzanspruch gegen ihren Kapitän zugestanden. Und so wäre nach strengem Recht das Resultat das gewesen, daß der edle Menschenfreund Kapitän Murrell seiner Hilfeleistung wegen schadensersatzpflichtig geworden und vielleicht um seinen sauer verdienten letzten Sparpfennig gekommen wäre. Denn auf ein Recht, auf Kosten seiner Reederei fremde Menschen, die zur Reederei des „Missouri" in keinem Vertragsverhält-

nis standen, zu retten oder weiter zu befördern, konnte er sich nicht berufen.

Es ist zu diesem Resultat nicht gekommen, und wenn alle wahren Menschenfreunde in dem Wunsch einig sind, daß dasselbe niemals eintreten möge, so werden die Menschenkenner sich der Befürchtung nicht entschlagen können, daß es — wenn auch in verschleierter Gestalt — sehr wohl sich dereinst ereignen kann, vielleicht sich schon ereignet hat.

Möglich ist es auch immerhin, daß ein Reeder die Stirn besitzt, einen Schiffer, wie den Kapitän Murrell, verantwortlich zu machen.

Daß diese Möglichkeit des Schutzes der Gesetze sich erfreut, ist eine Thatsache, die in einem schroffen Gegensatze zum Geiste unserer modernen Gesetzgebung und Staatsverwaltung steht.

Mit Recht fordert Prien a. a. O. S. 855, „daß die Gesetzgebung so eingerichtet werde, daß auf ihrem Boden nicht Zustände möglich sind und herbeigeführt werden können, die ein Hohn auf das Christentum und alle Kultur sind. Und das ist unendlich einfach. Man muß nur die Gefahr beseitigen, daß Schiffe auf hoher See oder in Flußmündungen an in Not befindlichen Fahrzeugen vorbeifahren und dieselben ihrem Schicksal überlassen. Das kann durch zwei Rechtssätze geschehen, von denen der eine an die Adresse der Schiffer, der andere an die der Reeder sich richtet. Wir bedürfen eines allgemeinen Gebots der Hilfeleistung in Seenot und der Anerkennung eines wirksamen Anspruchs auf Schadloshaltung bei Befolgung dieses Gebotes derart, daß der eine Rechtssatz das Korrelat des anderen bildet".

Läßt sich auch nicht verkennen, daß Prien die der gewünschten Lösung des Problems im System der modernen Wirtschaftsordnung entgegenstehenden enormen Schwierigkeiten zu gering anschlägt, so sind doch die von ihm vorgeführten, der wirklichen Schiffahrtspraxis entnommenen Fälle unwiderlegliche Beweisstücke dafür, daß das dem deutschen öffentlichen Seerecht zu Grunde liegende Princip der eng begrenzten Beistandspflicht nicht mehr den dringenden Forderungen unseres wach gewordenen Rechtsbewußtseins entspricht.

Wie in so vielen anderen Richtungen ist auch hier Englands jüngste Reform des Seerechts mustergebend für die internationale Ausgestaltung eines aufgestiegenen und in seiner kulturellen und wirtschaftlichen Bedeutung erkannten Rechtsbedürfnisses. In echt großstaatlichem Sinne trifft die Merchant Shipping Act 1894 in Ansehung der hier behandelten Rechtsfrage die nachstehenden neuen Anordnungen:

544. — Salvage payable for saving life.

(1.) Where services are rendered wholly or in part within British waters in saving life from any British or foreign vessel, or elsewhere in saving life from any British vessel, there shall be payable to the salvor by the owner of the vessel, cargo, or apparel saved, a reasonable amount of salvage, to be determined in case of dispute in manner herein — after mentioned.

(2.) Salvage in respect of the preservation of life when payable by the owners of the vessel shall be payable in priority to all other claims for salvage.

(3.) Where the vessel, cargo, and apparel are destroyed, or the value thereof is insufficient, after payment of the actual expenses incurred, to pay the amount of salvage payable in respect of the preservation of life, the Board of Trade may, in their discretion, award to the salvor, out of the Mercantile Marine Fund, such sum as they think fit in whole or part satisfaction of any amount of salvage so left unpaid.

545. Salvage of life from foreign vessels. When it is made to appear to Her Majesty that the government of any foreign country is willing that salvage should be awarded by British courts for services rendered in saving life from ships belonging to that country, wen the ship is beyond the limits of British jurisdiction, Her Majesty may, by Order in Council, direct that the provisions of this Part of this Act with reference to salvage of life shall, subject to any conditions and qualifications contained in the Order, apply, and those provisions shall accordingly apply to those services as if they were rendered in saving life from ships within British jurisdiction.

Wer die geschichtliche Entwickelung des europäischen öffentlichen Seerechts parteilos prüft und die führende Rolle würdigt, welche in ihrem Laufe den Rechtseinrichtungen Englands zukam, wird kaum ernstlich bezweifeln können, daß der in der neuen Merchant Shipping Act enthaltene Gedanke auf dem Wege der Parallelgesetzgebung und internationaler Vereinbarungen bald zum gemeinen Recht der Staatengesellschaft werden und dadurch eine erhebliche Verbesserung des Systems der Hilfe in Seenot herbeiführen wird. (Näheres bei Pappenheim a. a. O.).

### c) Die Organisation staatlicher Hilfe von der Küste aus.

Das in Ermangelung eines anderen auf hoher See sich darbietenden Beistandes gebotene Hilfsmittel zur Errettung aus Seenot ist das Einlaufen in einen Nothafen. Ein solcher ist im Gegensatz zum Abladungs- oder Bestimmungshafen derjenige Hafen, in welchen ein Schiff lediglich aus dem Grunde einläuft, um einer Bedrängnis oder Seegefahr zu entgehen (H.G.B. Art. 353, 490, 637, 708).

Die internationale Staatenpraxis des europäisch-amerikanischen Staatensystems stellt diesen unfreiwilligen Eintritt eines Schiffes (relâche forcée) aus dem Gedanken des „respect pour le malheur" unter die Geltung von Ausnahmebestimmungen, welche der Hilfsbedürftigkeit des notleidenden Schiffes entsprechen und in den Handels- und Schiffahrtsverträgen ausdrücklich geregelt zu werden pflegen. Als typisch seien hier angeführt die Bestimmungen des deutsch-niederländischen Handels- und Schiffahrtsvertrages, abgeschlossen vom Zollverein (de dato 31/12 1852, Preuß. G.S. 1852 Nr. 11) Art. 7:

Die Schiffe des einen der hohen vertragenden Teile, welche in einen der Häfen des anderen Teiles im Notfalle einlaufen, sollen daselbst weder für das Schiff, noch für dessen Ladung andere Abgaben bezahlen als diejenigen, welchen die Nationalschiffe in gleichem Falle unterworfen sind, vorausgesetzt, daß die Notwendigkeit des Einlaufens gesetzlich festgestellt ist; daß ferner diese Schiffe keinen Han-

delsverkehr treiben, und daß sie sich in dem Hafen nicht länger aufhalten, als die Umstände, welche das Einlaufen notwendig gemacht haben, erheischen. Die zum Zwecke der Ausbesserung der Schiffe erforderlichen Löschungen und Wiedereinladungen sollen nicht als Handelsverkehr betrachtet werden. —

Aus jüngster Zeit im wesentlichen übereinstimmend mit allen Verträgen gleicher Art, welche das Deutsche Reich mit außereuropäischen Staaten abgeschlossen hat: Handels-, Schiffahrts- und Konsularvertrag des Deutschen Reiches und der Dominikanischen Republik v. 30/1 1885 (R.G.Bl. 1886 Nr. 2) Art. 16:

Schiffe von Angehörigen des einen der beiden vertragschließenden Teile, welche an den Küsten des anderen Schiffbruch leiden oder stranden, oder welche infolge von Seenot oder erlittener Haverei in die Häfen des anderen Teiles einlaufen oder dessen Küsten berühren, sind keinerlei Schiffahrtsabgaben irgend welcher Art oder Bezeichnung als solchen unterworfen', welchen in ähnlichen Umständen die Nationalschiffe und die Schiffe der meistbegünstigten Nation unterliegen oder unterliegen werden.

Außerdem ist es ihnen gestattet, auf andere Schiffe überzuladen, sowie ihre ganze Ladung oder einen Teil derselben am Lande und in Lagerräumen unterzubringen, ohne dafür andere Gebühren zu entrichten, als die Entlöschungskosten und die auf die Miete öffentlicher Lagerräume und den Gebrauch öffentlicher Schiffswerfte bezüglichen, vorausgesetzt, daß die Waren nicht für den inländischen Verbrauch bestimmt sind. Zu diesem Zweck, sowie zur Beschaffung von Lebensmitteln und zur Befriedigung aller Bedürfnisse für die Beschleunigung der Reise soll ihnen Erleichterung und Schutz jeder Art zu teil werden. —

Am weitesten vorgeschoben ist der humane Standpunkt des Handelsvertrages, abgeschlossen zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn v. 6/12 1891 (R.G.Bl. Nr. 2; Martens-Stoerk, Nouveau Recueil Général de Traités, II. Série, T. 17, p. 851). Er bestimmt zu der hier ins Auge gefaßten Frage des internationalen Seerechts im Art. 12:

Von Schiffen des einen der vertragschließenden Teile, welche in Unglücks- oder Notfällen in die Seehäfen des anderen einlaufen, sollen, wenn nicht der Aufenthalt unnötig verlängert oder zum Handelsverkehr benutzt wird, Schiffahrts- oder Hafenabgaben nicht erhoben werden.

Von Havarie- und Strandgütern, welche in das Schiff eines der vertragschließenden Teile verladen waren, soll von dem anderen, unter Vorbehalt des etwaigen Bergelohns, eine Abgabe nur dann erhoben werden, wenn dieselben in den Verbrauch übergehen. —

Da die vorstehende Bestimmung für das in Erörterung gezogene Rechtsverhältnis die vorteilhaftesten Anordnungen trifft, bezeichnet gegenwärtig in dem weitverbreiteten und thatsächlich in Herrschaft stehenden System der Meistbegünstigung unter allen Verkehrsstaaten das durch Deutschland und Österreich-Ungarn aufgestellte Princip die zur Zeit günstigste Gestaltung des internationalen Beistandes der Staatsgewalt, in deren Küstengebiet ein in Seenot befindliches Schiff Zuflucht und Rettung sucht.

Erreicht das in Seenot befindliche Schiff den Nothafen nicht, und droht ihm Gefahr im Bereiche der Küstengewässer im weitesten Sinne dieses Wortes, so tritt die staatliche Fürsorge ein für die Rettung und Bergung der in Seenot befindlichen Personen und Güter. Da der an der Küste häufigste Fall der Verunglückung eines Schiffes die Strandung ist, werden die staatlichen Einrichtungen der Hilfeleistung von der Küste aus in anfechtbarer Terminologie mit dem Namen Strandungswesen oder Strandungsordnung bezeichnet. Die Strandung, das Auflaufen oder Festsitzen eines Schiffes auf dem Strand, auf einer Klippe, der Vorgang sei absichtlich bewirkt, um den gänzlichen Untergang zu vermeiden (Art. 708 H.G.B.), oder in verbrecherischer Absicht mit Gefahr für das Leben Anderer herbeigeführt (§ 323 fahrlässig nach § 326 R.Str.G.), ist keineswegs die notwendige Voraussetzung für das Eintreten des staatlichen Beistandes in der Form des Strandungwesens. Es genügt vielmehr jede gewissenhafte Annahme, daß die Lage eines Schiffes Hilfeleistung erfordere, um den Küstenhilfsdienst in Bewegung zu setzen. Zu diesem Zwecke ist in den Kulturstaaten fast überall eine Bewachung der Küste eingerichtet, ein Küstensicherheitsdienst, welcher in der französischen Ordonnance de la Marine von 1681 mit ihren Capitaines Gardes-côtes (Livre IV Titre V), ihren Personnes sujettes au guet de la mer, sowie in den Einrichtungen des englischen Küstenwachtdienstes musterhafte Vorbilder gefunden hatte. Erreicht wurde diese rechtsgeschichtliche Entwickelung durch die Einschiebung des fiskalischen Bergerechts, welches die Landesherren in Ansehung des Strandgutes in Anspruch nahmen, und welches auch allmählich erst seit dem Ende des 18. und dem Anfang des 19. Jahrhunderts verschwand (preuß. A.L.R. Teil II Tit. 15 §§ 81, 82; schwed. Reglement für die Taucherei und Bergungskompagnie v. 22/12 1802; dänische Strandungsordnung von 1804; preuß. Publikandum v. 31/12 1801 wegen der den Strandbewohnern in Westpreußen bei Strandungen von Schiffen, bei Bergung strand- und seetriftiger Güter obliegenden Pflichten; Miruß, Seerecht Bd. I S. 122 ff.). Mit Hilfe des fiskalischen Bergerechts allein konnte der vielhundertjährige Volksglaube an den „Segen des Strandes" durch das Eingreifen der Staatsgewalt und die Einrichtung lokaler Verwaltungsbehörden überwunden werden.

Für das Strandungswesen, d. h. für das Verfahren bei Bergung von Schiffen resp. Gütern und bei Hilfsleistung in Fällen einer Seenot, namentlich einer Strandung, galten früher nicht nur in den verschiedenen deutschen Seestaaten, sondern auch in den verschiedenen Teilen des einzelnen Staates verschiedene Rechte. Nach der Errichtung des Norddeutschen Bundes war eine einheitliche Regelung des Strandungswesens schon dadurch angezeigt, daß die Organisation eines gemeinsamen Schutzes der deutschen Sch. zur See von der Bundesverfassung unter die der Beaufsichtigung seitens des Bundes und der Gesetzgebung desselben unterliegenden Gegenstände gerechnet worden war (Art. 4 Nr. 7). Umsomehr schien eine solche einheitliche Neugestaltung des Strandungswesens geboten, als sich

in manchen Partikularrechten mannigfache Unzuträglichkeiten und Mißbräuche, zum Teil Überbleibsel des alten Strandrechts, erhalten hatten, deren Beseitigung man als dringende Notwendigkeit empfand. Nachdem schon im Jahre 1868 die Ausarbeitung des Entwurfs einer allgemeinen Strandungsordnung vom Bundesrat beschlossen war, wurde nach eingehenden Verhandlungen mit den Regierungen der Bundesstaaten ein solcher von einer aus Vertretern der letzteren zusammengesetzten Kommission ausgearbeitet und unter dem 5/2 1873 dem Reichstage vorgelegt. Am 17/5 1874 wurde die deutsche Strandungsordnung publiziert. Zu ihr ist eine Instruktion vom Bundesrat am 24/11 1875 erlassen worden.

Die Ausdehnung der staatlichen Verwaltungsthätigkeit auf diese Erscheinung des Verkehrslebens erfolgte durch Einrichtung besonderer staatlicher und kommunaler Strandbehörden.

Die Verwaltung der Strandungsangelegenheiten wird durch die Strandämter geführt. Unter den Strandämtern stehen die Strandvögte, die namentlich die zum Zwecke der Bergung und Hilfsleistung zu ergreifenden Maßregeln zu leiten haben. Doch kann der Vorsteher des Strandamtes für den ihm überwiesenen Bezirk oder einen Teil desselben zugleich zum Strandvogt bestellt werden. Die Strandämter haben es namentlich zu thun mit der Aufbewahrung und Inventarisierung der geborgenen Güter, mit der Ermittelung der Empfangsberechtigten, mit den Vorarbeiten für die Feststellung der den Bergern und Hilfsleistenden zu gewährenden Belohnungen oder auch mit dieser Feststellung selbst. Die Organisation der Strandämter, die Abgrenzung der Bezirke derselben, die Anstellung der Strandbeamten, die Regelung des Verhältnisses der Strandvögte zu den Strandämtern, die Bestimmung über die Aufsichtsbehörden, die Feststellung der Dienstbezüge der Strandbeamten sind Landesangelegenheiten. Doch steht dem Reiche die Oberaufsicht über die Verwaltung der Strandungsangelegenheiten zu (Strandungs-O. §§ 1—3). Als Strandvögte fungieren Männer der verschiedensten Lebensstellungen, als Lotsen, Hafenmeister, Deichgrafen, Fischer, Polizeibeamte, Förster, Landwirte 2c. Mit den Funktionen der Strandämter sind Lokalbehörden resp. -Beamte betraut, die in der Nähe des Strandes ihren Sitz haben, und so erscheinen als Vorsteher (in Preußen Strandhauptmänner genannt) Landräte, Amtshauptmänner, Mitglieder von Stadtmagistraten, Lotsenkommandeure, Amtsvorsteher, Polizeikommissare, Oberförster, Steuerbeamte 2c.

Den Strandämtern vorgesetzte Aufsichtsbehörden sind in Preußen die Regierungspräsidenten (in Ostpreußen, Westpreußen, Pommern und Hannover); resp. die Bezirksregierung zu Schleswig (in Schleswig-Holstein); in Mecklenburg-Schwerin das Ministerium des Innern; in Oldenburg das Staatsministerium, Departement des Innern und die Regierung zu Eutin (für das Fürstentum Lübeck); in Hamburg die Deputation für Handel und Sch.; in Bremen der Senat; in Lübeck das Stadt- und Landamt.

Um die staatliche Hilfe von der Küste aus möglichst wirksam zu gestalten, die Hilfe dem bedrängten Schiffe, Bote 2c. möglichst schnell zu gewähren, stellt die Strandungsordnung eine allerdings ohne Sanktion — sie sei denn lokalpolizeilicher Natur — stehende allgemeine Anzeigepflicht auf. Wer ein auf den Strand geratenes oder sonst unweit desselben in Not befindliches Schiff wahrnimmt, hat nach § 4 der Strandungs-O. hiervon sofort dem zuständigen Strandvogt oder der nächsten Gemeindebehörde Anzeige zu machen. Zur größeren Sicherheit gewährt das Recht dem Überbringer der ersten Nachricht den Anspruch auf eine angemessene Vergütung.

Die Gemeindebehörde hat unverzüglich für die Mitteilung der Nachricht an den Strandvogt zu sorgen. Die Gemeinden sind verpflichtet, hierzu gegen eine den ortsüblichen Sätzen entsprechende Vergütung einen Boten und die nötigen Beförderungsmittel (Pferd, Gespann, Boot) zu stellen.

Der Strandvogt hat unverzüglich nach Empfang der Nachricht sich an Ort und Stelle zu begeben und daselbst die zur Aufrechterhaltung der Ordnung sowie zur Bergung oder Hilfsleistung erforderlichen Anordnungen zu treffen. Auch hat er für schleunigste Benachrichtigung des Strandamts sowie des nächsten Zollbeamten Sorge zu tragen, bis zur Ankunft des letzteren aber das Zollinteresse selbst wahrzunehmen.

Bis zum Erscheinen des Strandvogts sind die Strand-Unterbeamten und in deren Ermangelung die nächste Gemeindebehörde zu den geeigneten Anordnungen berufen.

Während der Seenot ist der Strandvogt befugt, zur Rettung von Menschenleben die erforderlichen Fahrzeuge und Gerätschaften, sowie jeden außerhalb der öffentlichen Wege zum Strande führenden Zugang auch ohne Einwilligung der Verfügungsberechtigten in Anspruch zu nehmen. Der hieraus entstehende wirkliche Schaden ist zu vergüten. Wer der Anordnung des Strandvogts nicht Folge leistet, wird mit Strafe belegt.

§ 360 des Str.G.B.: „Mit Geldstrafe bis zu 150 ℳ oder Haft wird bestraft: 10) wer bei Unglücksfällen oder gemeiner Gefahr oder Not von der Polizeibehörde oder deren Stellvertreter zur Hilfe aufgefordert, keine Folge leistet, obgleich er der Aufforderung ohne erhebliche eigene Gefahr genügen konnte.

Der Strandvogt hat vor allem für die Rettung der Personen zu sorgen. Im Falle der Bergung hat er zunächst die Schiffs- und Ladungspapiere, insbesondere das Schiffsjournal an sich zu nehmen, das letztere sobald als möglich mit dem Datum und seiner Unterschrift abzuschließen und demnächst sämtliche Papiere dem Schiffer zurückzugeben.

Die Fahrzeuge und Gerätschaften der Vereine zur Rettung Schiffbrüchiger dürfen nur, insoweit die Vereinsmannschaft nicht selbst einschreitet, zur Rettung von Menschenleben in Anspruch genommen werden.

Das Verfahren, wie es durch die Strandungsordnung vorgeschrieben, bezweckt an erster Stelle die Rettung gefährdeter Menschenleben, sodann möglichste Abwendung von Eigentumsverlusten und endlich die Sicherung einer Vergütung für die Personen, welche sich hierbei beteiligt haben. Nach allen diesen Richtungen ist eine staatliche Mitwirkung angeordnet, sowohl im Interesse der öffentlichen Ordnung als im Interesse der Schiffs- und Ladungs-

eigentümer, wie der sich bei Bergung und Hilfsleistung beteiligenden Personen. Nur durch staatliche Mitwirkung wird eine ordnungsmäßige Handhabung des Rettungs- und Bergungsverfahrens gesichert und werden Gesetzwidrigkeiten und Übergriffe verhütet. Nur da findet eine Leitung der Bergungs- und Hilfsleistungsmaßregeln durch Beamte nicht statt, wo der Schiffer selbst die Leitung des Verfahrens in der Hand behält, oder wieder in die Hand nimmt, wie überhaupt wider den Willen des Schiffers Maßregeln zum Zweck der Bergung und Hilfsleistungen nicht ergriffen werden dürfen (Strandungs-O. §§ 7, 8, 12). Anlegen an das Schiff oder Betreten desselben ist wider Willen des Schiffers nicht gestattet; ist das Schiff von der Besatzung verlassen, nur mit Erlaubnis des Strandvogts. Ausgenommen sind die Fälle, wo Gefahr im Verzuge. Auch ist die Regel nicht maßgebend für die Thätigkeit der Vereine zur Rettung Schiffbrüchiger. Ob und wohin aus dem Schiffe die darin befindlichen Sachen zu schaffen und wohin das Schiff selbst zu bringen, darüber hat zunächst der Schiffer zu befinden, der Strandvogt, wenn er die Leitung des Verfahrens übernommen hatte. Trifft weder der eine noch der andere eine Bestimmung darüber, so muß das Geborgene, soweit es angeht, nach dem nächsten erreichbaren deutschen Hafen oder Landungsplatze gebracht, auch sofort der nächsten Polizeibehörde oder dem Strandvogt Anzeige davon gemacht werden. Die aus dem Schiffe fortgeschafften Gegenstände sind möglichst bald zu verzeichnen.

Werden einzelne Stücke des Schiffes oder der Ladung oder irgend welche sonstige Gegenstände, die sich auf dem Schiffe befunden haben, an Land getrieben, so hat der, welcher sie birgt, dies sofort einem der mitwirkenden Beamten anzuzeigen, auf Erfordern auch die Sachen abzuliefern. Die geborgenen Sachen werden vom Strandamt und dem Zollbeamten gemeinsam in Verwahrung genommen, und das Strandamt hat mit Zuziehung des Schiffers und des Zollbeamten ein Inventar der geborgenen Gegenstände aufzunehmen. Der Strandvogt hat in jedem Falle das steuerfiskalische Interesse wahrzunehmen. Die geborgenen Gegenstände sind dem Schiffer, wenn ein solcher nicht vorhanden, dem sonstigen Empfangsberechtigten, auszuantworten (Strandungs-O. §§ 4—18).

Leicht verderbliche und solche Gegenstände, deren Aufbewahrung mit Gefahr oder unverhältnismäßigen Kosten verbunden sein würde, können von dem Strandamt öffentlich verkauft werden, jedoch bei Anwesenheit der Empfangsberechtigten nur mit Zustimmung desselben oder nach fruchtlos an ihn ergangener Aufforderung, die Gegenstände gemäß § 16 in Empfang zu nehmen.

Die im Handelsgesetzbuche aufgestellte *Unterscheidung zwischen Bergung und Hilfsleistung* in Fällen der Seenot ist auch in der Strandungsordnung beibehalten worden, obwohl man sich bei den Erörterungen im Reichstage der Überzeugung nicht verschlossen hat, daß eine solche Unterscheidung in ihren Konsequenzen, nämlich der verschiedenartigen Festsetzung der Vergütung, je nachdem ein Fall der Bergung oder der bloßen Hilfsleistung vorliegt, *nicht* gerechtfertigt sei, und dieser Überzeugung dadurch Ausdruck gab, daß bei Annahme der Strandungsordnung ein Beschluß dahin gefaßt wurde, den Reichskanzler zu ersuchen, eine Revision des 9. Titels des 5. Buches des Handelsgesetzbuches zu veranlassen, bei welcher insbesondere eine *Aufhebung der Unterscheidung* zwischen Bergelohn und Hilfslohn in Erwägung gezogen werde.

Wer Berge- oder Hilfslohn oder die Erstattung sonstiger Bergungs- oder Hilfskosten verlangt, hat in Ermangelung einer gütlichen Einigung seine Ansprüche bei dem Strandamte anzumelden. Das Strandamt hat nach Anhörung der Beteiligten eine Berechnung der aufgestellten Forderungen zu entwerfen und mit seinen gutachtlichen Bemerkungen der Aufsichtsbehörde einzureichen. Diese hat die angemeldeten Ansprüche nach den Bestimmungen des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, Buch V Titel 9, zu prüfen und durch Bescheid festzusetzen.

Gegen den Bescheid der Aufsichtssichtsbehörde findet nur der Rechtsweg statt.

Die Partei, welche sich durch den Bescheid beschwert fühlt, hat binnen einer Ausschlußfrist von 14 Tagen — vom Tage nach der Bekanntmachung oder Behändigung des Bescheides an gerechnet — die Klage bei dem für den Ort des Strandamts zuständigen Gerichte anzubringen. Das Gericht kann aus Gründen, die in der Sache selbst liegen, diese Frist angemessen verlängern.

Durch rechtzeitige Erhebung der Klage verliert der Bescheid zwischen den Prozeßparteien seine Kraft.

Die Erhebung der festgesetzten Beträge und die Erteilung derselben unter die Berechtigten erfolgt in der Regel durch das Strandamt.

Der Vorsteher des Strandamtes hat auch in dem Falle *keinen* Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn, wenn er zugleich zum Strandvogt bestellt ist (Strandungs-O. §§ 36—41).

Ein Anspruch auf Bergelohn besteht auch, wenn außer dem Fall der Seenot besitzlos gewordene Gegenstände, die auf den Strand geworfen (Seeauswurf) oder gegen denselben getriebene (strandtriftige Güter) vom Strande aus geborgen sind; wie ein solcher auch dann Platz greift, wenn versunkene oder seetriftige Gegenstände auf offener See geborgen sind. Die Berger haben aber die Verpflichtung, von den geborgenen Gegenständen der nächsten Polizeibehörde oder dem Strandvogt sofort Anzeige zu machen und dieselben zur Verfügung zu stellen. Das Strandamt hat den Berger über Zeit, Ort und Umstände der Bergung, wie über den beanspruchten Lohn zu hören und für angemessene Aufbewahrung der Gegenstände zu sorgen, auch dem nächsten Zollbeamten Nachricht zu geben (Strandungs-O. §§ 20 bis 25).

Zur Feststellung der Empfangsberechtigung, wenn darüber Zweifel oder Streitigkeiten entstehen, sowie zur Ermittelung der Empfangsberechtigten, wenn diese nicht alsbald zu erkennen sind, hat das Strandamt, nachdem es die betreffenden Gegenstände in Verwahrung genommen, geeignete Vorverhandlungen, sofern sich dazu genügender Anlaß bietet, einzuleiten; ist hierzu kein Anlaß vorhanden, oder wird durch dieselben der Empfangsberechtigte nicht ermittelt, so hat es ein Aufgebotsverfahren eintreten zu lassen (Strandungs-O. §§ 19, 26), über welches das Gesetz genaue Vorschriften trifft (Strandungs-O. §§ 27—34). Wird auch durch das Auf-

gebotsverfahren der Empfangsberechtigte nicht ermittelt, so werden Gegenstände, die in Seenot vom Strande aus geborgen sind, ebenso Seeauswurf und strandtriftige Güter dem Landesfiskus, versunkene und seetriftige Güter dem Berger überwiesen (Strandungs-O. § 35).

Sowohl der Vorsteher eines Strandamtes, als auch der Strandvogt, haben die Eigenschaft öffentlicher Beamten. Beide Funktionen haben jedoch einen wesentlich verschiedenen Charakter: die Konsequenzen dieser Verschiedenheit zeigen sich namentlich darin, daß es mit der Stellung des Strandamtsvorstehers für unvereinbar erachtet wird, auch wenn er zugleich als Strandvogt fungiert, einen Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn geltend zu machen (Strandungs-O. § 41), während ein solcher dem Strandvogt, wie jedem Anderen, der bei einer Bergung oder Hilfsleistung thätig gewesen ist, zusteht.

Die bei den Beratungen im Reichstage gegebene Anregung, diesen Grundsatz auch auf den Strandvogt in Anwendung zu bringen, also keinem Strandbeamten einen Anspruch auf Belohnung aus Anlaß seiner amtlichen Thätigkeit zuzubilligen, weil man nur, wenn man den Strandvogt auf feste Kompetenzen stelle, demselben die nötige Unbefangenheit bei Ausübung seiner Amtsthätigkeit und die gebührende Autorität bei seinen Untergebenen sichere, fand nicht die erforderliche Unterstützung. Es wurde dagegen mit Recht geltend gemacht die Schwierigkeit der Ermittelung eines Maßstabes für die Normierung entsprechender fester Gebührnisse. Zudem sei es meistens unmöglich, den Eifer des Strandvogts bei dem Rettungsgeschäfte genügend zu kontrollieren. Da man auf die Einwirkung des dem geschulten Beamten innewohnenden Bewußtseins, für den Staat und das allgemeine Wohl zu arbeiten, bei derartigen Stellen kaum rechnen könne, so müsse die Beteiligung an dem Erfolge seiner Thätigkeit, die Aussicht auf einen derselben entsprechenden Lohn als Reizmittel für getreue Pflichterfüllung dienen, — ein Reizmittel, welches schwerlich in anderer Weise ersetzt werden könne (vgl. Motive S. 34; Kommissionsbericht S. 17, 18).

Um zu verhüten, daß der Strandvogt mit Bezug auf die zu erlangenden Vorteile ganz auf das Niveau anderer Berger tritt, ist es demselben jedoch unbedingt verboten, solange ein Schiff sich in Seenot befindet, mit dem Schiffer einen Vertrag über die Höhe des Berge- oder Hilfslohnes abzuschließen (Instruktion zur Strandungs-O. § 2).

Wie im nationalen Verwaltungsrecht, so ist den Einrichtungen staatlicher Hilfe in den Fällen der Strandung auch im System der modernen internationalen Verwaltung angemessene Durchführung gesichert.

Die Amtsthätigkeit der völkerrechtlichen Magistraturen im Auslande, namentlich der Konsuln des Reiches, bringt es mit sich, daß in ihrer Wirksamkeit, sei es mit, sei es ohne imperium, sich Funktionen zahlreicher, in der Heimat persönlich und örtlich getrennter Amtssphären verbinden. Das Konsulat vereinigt nicht nur jurisdiktionelle und Verwaltungsbefugnisse, es fungiert zugleich auch als Standesamt, Seeamt und Strandamt. Auf Grund des § 36 des G., betr. die Organisation der Bundeskonsulate, sowie die Amtsrechte und Pflichten der Bundeskonsuln, v. 8/11 1867, in Verbindung mit den Vorschriften dieser Strandungsordnung erscheint der Konsul im Ausland zu denselben Funktionen legitimiert, wie der Vorsteher eines Strandamtes an der heimischen Küste. Er vertritt in der Fremde die staatliche nationale Gewalt, welche dem in Seenot befindlichen deutschen Schiffe alle mögliche Hilfe und Assistenz gewährt. Diese Funktion erstreckt ihre rechtliche Wirkung aber naturgemäß nur auf das Verhältnis zum deutschen Schiffe, seine Besatzung und seine Ladung. Die Handhabung der gesamten auf die Leistung geeigneter Hilfe von der Küste aus gerichteten Einrichtungen liegt in der Hand der durch das Territorialrecht eingesetzten Lokalbehörden. An dieser Stelle hat sich offensichtlich, wie eine nähere Prüfung des hier in Betracht kommenden völkerrechtlichen Quellenmaterials zeigt, eine gründliche Wandlung im internationalen Verwaltungssystem vollzogen. Während die älteren Konsular- und Handelsverträge, zumal mit außereuropäischen Staaten, geleitet von einem damals nicht unbegründeten Mißtrauen für die Fälle der Strandung nationaler Schiffe, die Sicherungsmaßregeln fast ausschließlich dem nationalen Konsul vorbehielten, beschränken sich die seit Mitte unseres Jahrhunderts abgeschlossenen Verträge in der überwiegenden Mehrzahl darauf, dem notleidenden Schiffe auf dem Fuße der Reciprocität die erforderliche Hilfe und Beistand wohl zu sichern, dem nationalen Konsul aber nur die nationale Interessen sichernde Mitwirkung bei Regelung der aus Bergung und Hilfeleistung hervorgehenden vermögensrechtlichen Ansprüche einzuräumen. Typisch für die ältere Rechtsauffassung sind beispielsweise die von Frankreich mit dem Reiche bzw. mit dem Zollverein, mit Mecklenburg-Schwerin, mit den freien Hansestädten abgeschlossenen Schiffahrtsverträge, welche durch Art. 11 des Friedensvertrages v. 10/5 1871 wieder in Kraft gesetzt wurden. Sie lauten im großen und ganzen übereinstimmend dahin:

Alle Maßregeln in betreff der Rettung französischer Schiffe, welche an den Küsten des Zollvereins gescheitert oder gestrandet sind, sollen von den Generalkonsuln, Konsuln, Vicekonsuln oder Konsularagenten Frankreichs geleitet werden, und ebenso sollen die Generalkonsuln, Konsuln, Vicekonsuln und Konsularagenten der Zollvereinsstaaten die Maßregeln in betreff der Rettung der an den französischen Küsten gescheiterten oder gestrandeten Schiffe ihres Landes leiten. Die Einwirkung der Ortsbehörden in den Gebieten der vertragenden Teile soll nur stattfinden, um die Ordnung aufrecht zu erhalten, um die Interessen derjenigen zu wahren, welche die Rettung geleistet haben, vorausgesetzt, daß sie nicht zu der verunglückten Mannschaft gehören, und um die Ausführung der für den Eingang und den Ausgang der geborgenen Waren zu beobachtenden Bestimmungen sicher zu stellen. In Abwesenheit und bis zur Ankunft der Konsuln, Vicekonsuln oder Konsularagenten sollen übrigens die Ortsbehörden alle zum Schutze der Schiffbrüchigen und zur Aufbewahrung der gestrandeten Sachen erforderlichen Maßregeln treffen.

Überdies ist verabredet, daß die geborgenen Waren keiner Zollabgabe unterliegen sollen, es sei denn, daß sie in den inneren Verbrauch übergehen. —

Dagegen lauten in den anderen, in neuerer Zeit abgeschlossenen Handels-, Schiffahrts-, Freund-

schafts- und Konsularverträgen die entsprechenden Vorschriften zu Gunsten der **Kompetenz der Lokalbehörden** jetzt dahin:

Falls ein Schiff, welches der Regierung oder dem Angehörigen eines der vertragschließenden Teile gehört, in den Küstengewässern des anderen Teiles Schiffbruch leidet oder strandet, so sollen die Ortsbehörden den Konsularbeamten, der dem Orte des Unfalls am nächsten ist, von dem Unfall sofort benachrichtigen.

Alle Rettungsmaßregeln bezüglich fremder, in den deutschen Küstengewässern gescheiterter oder gestrandeter Schiffe sollen nach Maßgabe der deutschen Gesetze erfolgen, und umgekehrt sollen alle Rettungsmaßregeln in Bezug auf deutsche, in fremden Küstengewässern gescheiterte oder gestrandete Schiffe in Gemäßheit der Gesetze des betreffenden Staates vorgenommen werden. Die Konsularbeamten haben nur einzuschreiten, um die auf die Ausbesserung und Neuverproviantierung oder eintretendenfalls auf den Verkauf des an der Küste gestrandeten oder beschädigten Schiffes bezüglichen Maßregeln zu überwachen.

Für die Thätigkeit der Ortsbehörde bei der Bergung dürfen nur solche Kosten erhoben werden, welche in gleichen Fällen die Nationalschiffe zu entrichten haben.

Die geborgenen Waren und sonstigen Gegenstände sollen keinerlei Eingangsabgaben unterworfen werden, es wäre denn, daß sie für den inländischen Verbrauch bestimmt würden. —

Daß die Reichsverwaltung in Ansehung des positiven Verwaltungsrechts auch auf diesem Standpunkt steht, zeigt § 6 der vom Bundesrat erlassenen Instruktion zur Strandungsordnung (C.Bl. 1875 S. 751):

Strandet ein fremdes Schiff an der deutschen Küste, so hat das Strandamt dem für seinen Bezirk bestellten Konsul des Heimatlandes des Schiffes sofort Nachricht zu geben. Ist für den Bezirk ein Konsul des Landes nicht bestellt, so ist die Mitteilung an den nächsten im Reiche zugelassenen Konsul des Landes zu richten. —

Dagegen scheinen Frankreich und England wechselseitig an dem erstbezeichneten System festhalten zu wollen, wie aus der am 23/10 1889 abgeschlossenen Vereinbarung, die sich auch auf den betreffenden Kolonialbesitz erstreckt, hervorgeht (s. Martens-Stoerk, Nouv. Rec. Gen., II. Série T. XVI p. 867 ff.).

### d) Die staatlichen Einrichtungen zur Untersuchung der Seeunfälle und das System der Verwaltungsrechtsprechung.

Haben wir in den bisherigen Darstellungen des deutschen Schiffahrtsrechts auf den Umbildungsprozeß hingewiesen, der in allen Teilen dieser Form nationaler Wirtschaftsbethätigung nachweisbar ist, eine Wandlung, die durch das Eindringen **staatlicher** Fürsorgepflicht vollzogen worden ist, so liegt uns nun ob, auch auf das System der Einrichtungen hinzuweisen, mit deren Hilfe sich der Staat beurkundend, prüfend und entscheidend zu dem **Seeunfall** stellt, den zu verhüten, vorzubeugen die Tendenz aller seiner übrigen rechtlichen Anordnungen ist. Da wir diesen oben allgemein als Störung des ordnungsmäßigen Verlaufs der Fahrt bezeichneten, so ergiebt sich, daß sich aus der Summe der ihn hervorrufenden zweckwidrigen Zustände und Vorgänge zunächst solche erkennen lassen, bei deren Prüfung der ursächlichen Aufeinanderfolge der Erscheinungen wir das kausale Moment in eine **persönliche Haftungs- und Schuldsphäre** verlegen können. Wir trennen diese von jenen, bei welchen die Frage nach dem Kausalzusammenhange ihre Beantwortung in einem natürlichen Geschehen nach unveränderlichen objektiven Gesetzen — ohne imputierbare menschliche Willensthätigkeit, findet. (S. hierzu die eingehenden Ausführungen **Rosins** über die Gründe der socialpolitischen Fürsorge des Staates und den Begriff der „Ursache" des Betriebsunfalls im Recht der Arbeiterversicherung I. Bd. S. 268 ff.)

Die erste Gruppe von Erscheinungen führt im System unserer gesamten Rechts- und Wirtschaftsordnung zum Begriff schuldhafter menschlicher Willensbethätigung und damit zu einer Rechtsfolge auf den Gebieten des Strafrechts, des Civilrechts oder der Verwaltungsrechtspflege; die zweite Gruppe von Erscheinungen zum Gegenstande der Massenbeobachtung gemacht, giebt der staatlichen Fürsorge im Rahmen der Seeverwaltung Richtung und Inhalt, hier schöpfen staatliche Gesetzgebung und Verwaltung ihre Impulse, hier liegt die Kontrollinstanz für das Maß der Tauglichkeit und der Bewährung der vom Staat bisher getroffenen rechtlichen Einrichtungen.

Von den ersten wird uns hier nur das mit dem Schiffahrtsbetriebe zusammenhängende, verwaltungsgerichtlich zu ahnende **Disciplinarvergehen**: die in einem Seeunfall zum Ausdruck gelangende Verletzung der innerhalb jenes Lebensgebietes bestehenden **Pflichtenordnung** beschäftigen, von den letzteren bei ihrer endlosen Mannigfaltigkeit der Erscheinungsformen lediglich der staatliche Apparat zu ihrer Beobachtung und behördlichen Feststellung.

Während also in der früheren Phase des deutschen wie des Seerechts der übrigen Verkehrsstaaten der rein thatsächliche Unfall nur dann in den Bereich staatlicher Kognition fiel, wenn sich dieser als ein durch die Seefahrt verursachter Schaden darstellte, welcher durch Schiff und Ladung, oder jedes für sich allein, **getragen** werden mußte (Havarie); hat sich die neuere Gesetzgebung mit dem Anschwellen des großen Weltverkehrs von dem Bedürfnis leiten lassen, **jede** Unfallsursache als ein den nationalen Wirtschaftsbetrieb schädigendes und auch pro futuro bedrohendes Ereignis zum Gegenstand amtlicher Ermittelung zum Zwecke eventueller Vorkehrungen zu machen.

Es lag in der Natur der Dinge, daß dieses Bedürfnis seitens der ersten Seemacht der Welt am frühesten empfunden und daher dort auch die frühesten Verwaltungseinrichtungen zur Befriedigung des hier in die Erscheinung getretenen genossenschaftlichen Bedürfnisses getroffen worden sind. In Großbritannien bestand seit der Mitte unseres Jahrhunderts die Einrichtung, daß in jedem der Fälle:

wenn ein Schiff an oder nahe den Küsten des vereinigten Königreichs untergegangen, verlassen oder wesentlich beschädigt worden;

wenn ein Schiff den Untergang oder schwere Havarie eines andern an oder nahe den Küsten des vereinigten Königreichs verursacht hat;

wenn infolge eines einem Schiffe zustoßenden oder an Bord eines Schiffes an oder nahe den Küsten des vereinigten Königreichs sich ereignenden Unglücksfalles Verlust an Menschenleben stattgefunden hat;

wenn ein solcher Untergang, Verlassung, Beschädigung oder Seeunfall irgendwo anders eintrat und kompetente Zeugen davon an einem Orte des vereinigten Königreichs ankamen oder angetroffen wurden;

der beaufsichtigende Offizier der Küstenwache (the inspecting officer of the Coast-guard) oder der erste Zollbeamte, welcher an oder nahe dem Orte wohnt, wo solcher Untergang, Verlassung, Beschädigung oder Unglücksfall eintrat, wenn es an oder nahe den Küsten des vereinigten Königreichs geschah, oder aber, wenn es anderswo geschah, der, welcher an oder nahe dem Orte wohnt, wo die vorerwähnten Zeugen ankommen oder getroffen werden oder in geeigneter Weise vernommen werden können, oder irgend eine andere zu dem Zweck von dem Handelsamt (Board of trade) ernannte Person gesetzlich befugt sein soll, eine Untersuchung in betreff solchen Unterganges, Verlassens, Schadens oder Unfalls anzustellen (Section 432, Part VIII, Wrecks, Casualties and Salvage. Merchant Shipping Act 1854, 17 & 18 Vict. c. 104).

Wenn der genannte Beamte oder die betreffende Person nach vorläufiger Untersuchung oder ohne solche dafür hält, daß eine förmliche Untersuchung erforderlich und angemessen ist, oder wenn das Handelsamt es verfügt, so soll er sich an zwei Richter oder eine besoldete Magistratsperson wegen Vernehmung des Falles wenden..... Nach Schluß des Verfahrens sollen die genannten Richter oder Magistratspersonen dem Handelsamt einen Bericht einsenden, welcher eine vollständige Angabe des Falles und ihrer oder seiner Meinung darüber enthält, unter Beifügung derjenigen Berichte oder Auszüge aus der Beweisaufnahme (extracts of the evidence) und der etwaigen Bemerkungen, welche er oder sie für geeignet halten (sect. 443 eod.). —

Unzweifelhaft hat die von der formalen Gebundenheit unseres gewohnten deutschen Verfahrens empfindlich abweichende Freiheit des Untersuchungsprincips weit mehr als die damalige politische Zerrissenheit der deutschen Küste in den fünfziger oder sechziger Jahren dazu beigetragen, daß das deutsche Seerecht, welches naturgemäß an das englische Vorbild gebunden gewesen, sich den hier erwähnten „useful enactments", wie sie Ernst Emil Wendt, der verdienstvolle Vermittler zwischen den beiden Rechtsgebieten nennt (Papers on Maritime Legislation II. ed. London 1871 p. 41) nur langsam und nach längerem Zögern anschloß. Die Vorteile der Institution hatten sich gleichwohl auch für das deutsche Seewesen praktisch eingestellt, wenngleich deutsche, wie alle anderen fremden Schiffe dem Verfahren vor britischen Behörden nur dann sich zu unterwerfen verpflichtet waren, wenn der Ort des Unfalles nicht weiter als drei Seemeilen von der britischen Küste entfernt, der Nutzungseffekt für deutsche Kauffahrteischiffe demnach nur auf einen kleinen Seestrich beschränkt war. Erst im Jahre 1869 wurde zwischen dem Norddeutschen Bunde und Großbritannien ein Abkommen getroffen, nach welchem die britischen Behörden ermächtigt wurden, die eidlichen Vernehmungen zur Feststellung der Ursachen von Seeunfällen auch bezüglich derjenigen deutschen Schiffe zu bewirken, welche außerhalb des dreimeiligen Küstenbezirks in den die britischen Inseln umgebenden Meeren verunglücken, sofern der Schiffer und die Mannschaft nach dem Unfalle das britische Gebiet betreten. Es bedurfte eines besonderen Übereinkommens, weil das Zugeständnis der Zulässigkeit richterlicher oder behördlicher Untersuchungen wegen eines auf hoher See eingetretenen Ereignisses den teilweisen Verzicht auf ein unzweifelhaftes nationales Hoheitsrecht involvierte. (S. auch Territorial waters Jurisdiction Act von 1878 41 & 42 Vict. c. 73 und hierzu meine Darstellung im Holtzendorffschen Handbuch des Völkerrechts, Bd. 2, S. 465 ff.) Der Zweck, zu einer Feststellung der Ursachen von Seeunfällen deutscher Schiffe zu gelangen, hat auf diesem Wege nur bei ganz vereinzelten Vorgängen erreicht werden können. Um ihn vollständig zu erreichen, war die Einsetzung deutscher Behörden zur Untersuchung von Seeunfällen und die Einführung eines geordneten Verfahrens vor denselben seit Jahren der lebhaft zum Ausdruck gebrachte Wunsch der nautischen Vereine Deutschlands, welcher besonders in weiteren Kreisen Interesse gewann, als in den Siebziger Jahren zwei große transatlantische deutsche Passagierdampfer in der Nähe der englischen Küste strandeten und nun vor englischen Behörden eine Untersuchung über die Ursachen dieser Unfälle, und namentlich auch über das etwaige Verschulden der Kapitäne stattfand. „Der deutsche Nationalstolz hat sich damals verletzt gefühlt," sagte Dr. Wolffson (Hamburg) in der Reichstagssitzung v. 28/4 1877; „daß wir unser Urteil über das Verhalten der deutschen Kapitäne aus England herholen sollen, anstatt es uns selbst zu bilden. Und dieser Stolz ist um so mehr rege geworden, als man gerade in den in Rede stehenden Fällen zum Teil die Veranlassung, zum Teil die erschwerenden Folgen dieser Unfälle den mangelhaften britischen Einrichtungen und mangelhafter Hilfeleistung zugeschrieben hat."

Diesen Übelständen ist durch das R.G. v. 27/7 1877, betr. die Untersuchung von Seeunfällen (R.G.Bl. S. 549 ff.), in wirksamster Weise abgeholfen. Nach dem Inhalte desselben unterliegt jedes einem deutschen Kauffahrer zugestoßene Seeunglück der Kognition eines der an den deutschen Küsten eingerichteten deutschen Seeamtes.

Das Seeamt bildet eine kollegiale, seine Beschlüsse nach Stimmenmehrheit fassende, mit richterlichen Befugnissen ausgestattete Behörde. Es besteht aus einem Vorsitzenden und vier Beisitzern. Der Vorsitzende muß die Fähigkeit zum Richteramt besitzen. Er wird für die Dauer des zur Zeit seiner Ernennung von ihm bekleideten Amtes oder, falls er zu dieser Zeit ein Amt nicht bekleidet, auf Lebenszeit ernannt (§ 7). Die Beisitzer haben eine gleiche Stellung, wie die Schöffen bei den Schöffengerichten und werden in ähnlicher Weise bestellt, wie auch die gleichen Grundsätze für die Befähigung zum Amte eines solchen gelten. Auf jedes Jahr wird für jedes Seeamt von der Aufsichtsbehörde eine Liste für das

Amt eines Beisitzers geeigneter Personen aufgestellt und dem Vorsitzenden des Seeamts mitgeteilt. Aus dieser Liste werden vom Vorsitzenden die vier Beisitzer für jeden Untersuchungsfall ausgewählt, einberufen und auf die Erfüllung der Obliegenheiten ihres Amtes beeidigt. Mindestens zwei der Beisitzer müssen indes die Befähigung als Seeschiffer besitzen und als solche gefahren haben (§§ 7—12). Die Seeämter werden von den Landesregierungen nach Maßgabe der Landesgesetze errichtet; von eben denselben werden die Behörden bestimmt, welche die Aufsicht zu führen haben. Dagegen steht die Abgrenzung der Bezirke der letzteren dem Bundesrat zu, wie auch die Oberaufsicht über die Seeämter das Reich führt (§ 6). Seeämter sind in zwölf deutschen Küstenorten errichtet, nämlich in Königsberg i/Ostpr., Danzig, Stettin, Stralsund, Rostock, Lübeck, Flensburg, Tonning, Hamburg, Bremerhaven, Brake und Emden. Für jedes wird ein Kommissar vom Reichskanzler bestellt, welcher Anträge an das Seeamt oder dessen Vorsitzenden zu stellen, den Verhandlungen beizuwohnen, Einsicht von den Akten zu nehmen, Anträge auf Anordnung einer Untersuchung, wenn der Vorsitzende die Einleitung einer solchen verweigert, bei dem Reichskanzler zu stellen berechtigt ist; auf dessen Antrag allein darf das Seeamt die Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Schiffer-, Steuermanns- und Maschinistengewerbes aussprechen. Es kann auch dieselbe Person als Kommissar bei mehreren Seeämtern bestellt werden (§§ 13, 26).

Den Seeämtern obliegt die Untersuchung von Seeunfällen: 1) deutscher Kauffahrteischiffe, 2) ausländischer Kauffahrteischiffe, wenn a) der Unfall sich innerhalb der deutschen Küstengewässer ereignet hat oder b) die Untersuchung vom Reichskanzler angeordnet ist (§ 2). Die Vornahme der Untersuchung bleibt dem Ermessen des Seeamts überlassen. Nur wenn bei dem Unfalle entweder Menschenleben verloren gegangen oder ein Schiff gesunken oder aufgegeben, oder wenn die Untersuchung vom Reichskanzler angeordnet ist, ist das Seeamt verpflichtet, dieselbe vorzunehmen (§ 3). Die Untersuchung richtet sich zunächst auf Ermittelung und Feststellung der Ursachen des Seeunfalls, wie aller mit demselben zusammenhängenden Thatumstände.

Nur Seeunfälle der Kauffahrteischiffe sind von den Seeämtern zu untersuchen, nicht diejenigen der Kriegsschiffe. Über die Unfälle der letzteren leitet die Verwaltung der Kriegsmarine nach ihrem Ermessen eine Untersuchung ein.

Was die Kompetenzfrage örtlicher Natur anbelangt, geht das Gesetz von der Erwägung aus, daß die Untersuchung des Unfalls, wenn sie zu dem Ziele einer erschöpfenden und zuverlässigen Aufklärung des Sachverhaltes gelangen soll, dem Ereignis, welches sie festzustellen hat, möglichst rasch folgen muß, damit nicht die Beweisaufnahme durch den Verlauf einer längeren Zwischenzeit erschwert oder durch Kollusionen vereitelt werde, die gerade im freieren Seeverkehr überaus leicht erfolgen können. Mit Sicherheit lassen sich in der Regel die näheren Umstände, unter welchen ein Schiff verunglückt ist, nur ermitteln, solange noch der Körper desselben in seinem beschädigten Zustande besichtigt werden kann, die Schadhaftigkeit oder der Mangel eines Seezeichens aus der Sachlage offenbar wird, und, was insbesondere von hoher Wichtigkeit ist, solange die nach Arbeit suchende, rasch sich zerstreuende Mannschaft des Fahrzeuges an einem Orte beisammen ist. Die hierdurch bedingte Beschleunigung des Verfahrens läßt nach § 5 des G. elektiv jenes Seeamt kompetent erscheinen: 1) in dessen Bezirk der Hafen liegt, welchen das Schiff nach dem Unfalle zunächst erreicht; 2) dessen Sitz dem Unfalle zunächst gelegen ist, und endlich 3) in dessen Bezirk der Heimatshafen des Schiffes liegt. Letzterer Bestimmung bedurfte es für den Fall, wenn das Schiff zu Grunde gegangen ist, da in diesem Extremum keiner der unter 1 und 2 angeführten Gesichtspunkte der Kompetenz zutreffen könnte. Unter mehreren hiernach zuständigen Seeämtern gebührt demjenigen der Vorzug, welches die Untersuchung zuerst eingeleitet hat; jedoch kann dieselbe vom Reichskanzlerante auch einem andern der zuständigen Seeämter übertragen werden. Die Bildung und jedesmalige Zusammensetzung dieser Behörden lehnt sich notwendig an die denselben durch das Gesetz zugewiesene doppelte Aufgabe. Dieselben haben vor allem die Ursachen von Seeunfällen zu ermitteln und festzustellen, von welchen deutsche und ausländische Schiffe unter den oben angeführten Voraussetzungen betroffen werden.

Der Begriff „Seeunfall" ist vom Gesetz nicht näher präcisiert. Verschiedene auf Klarstellung dieses Wortes gerichtete Anträge wurden in der Reichstagskommission von 1876 abgelehnt, weil man der Ansicht war, daß das Wort genügend deutlich sei, um jeden Zweifel darüber auszuschließen, daß darunter alle Unfälle zu verstehen seien, von welchen Kauffahrteischiffe auf dem Wasser betroffen werden, also auch wenn solche Schiffe sich auf Flüssen oder Binnengewässern befinden oder im Hafen sich bewegen oder dort festliegen, endlich auch die Unfälle, welche sich beim Stapellauf solcher Schiffe ereignen.

Seeunfälle können die Folge höherer Gewalt, unzureichender Ausrüstung oder Bemannung des Schiffes, verbrecherischer Handlungen, mangelhafter Befähigung oder fahrlässigen Benehmens der bei der Sch. beteiligten Personen u. s. w. sein.

Nach der Auffassung des Ober-Seeamts ist darunter nicht bloß eine solche Beschädigung zu verstehen, über welche Verklarung abzulegen ist; der Ausdruck umfaßt vielmehr alle Unfälle, welche einem Seeschiffe oder einer dazu gehörigen Person — mag letztere zur Besatzung oder zu den Passagieren gehören — oder Sache begegnen. Gegenstand der konsularischen Anzeige bzw. Ermittelung und Beweiserhebung ist auch jedes, an Bord eines deutschen Seeschiffes im Zusammenhange mit der Ausübung der Seeschiffahrt eingetretene widrige Ereignis, welches den Verlust von Menschenleben im Gefolge hat. Hierher gehört Sturz vom Maste, Herabfallen von Stangen oder Takelwerk, Überbordfallen, Verunglückung bei der Maschine auf Seedampfschiffen. Auch ein Selbstmord kann hierher gehören, sofern er auf schlechte Behandlung oder auf mangelhafte Rettungsvorrichtungen zurückzuführen war (vgl. auch Urteil des Ober-Seeamts v. 24/1 1893 i. S. „Sommerfeld" Entscheid Bd. 10 S. 379 ff.).

Die durch das R.G. v. 27/7 1877 eingesetzten deutschen Seeämter sind nicht nur die Organe, mit deren Hilfe sich die Staatsgewalt die Kenntnis

von allen der Seefahrt widrigen Ereignissen und Verhältnissen, soweit sich diese als Seeunfälle wirksam erwiesen, verschafft, sie sind auch zugleich Disciplinarspruchbehörden. Die erste dieser Funktionen ist eine technisch begutachtende, die Thätigkeit der Behörde trägt den Charakter einer behördlichen Enquête, der andere Wirkungskreis ist ein verwaltungsgerichtlicher. In dieser zweiten Wirksamkeit kann sie eine Entziehung der amtlichen Qualifikation für solche Personen aussprechen, welche im Borddienstverhältnis Nachlässigkeit oder solche Fehler in der Erfüllung ihrer amtlichen Obliegenheiten sich zu Schulden kommen ließen, welche sich mit ihrer Stellung innerhalb des Schiffsverbandes nicht vertragen und sie daher als ungeeignet zur Bekleidung amtlich gehobener Dienststellungen erscheinen lassen. Auf Antrag des Reichskommissars kann dann, wenn sich ergiebt, daß ein deutscher Schiffer oder Steuermann den Unfall und dessen Folgen infolge des Mangels solcher Eigenschaften, welche zur Ausübung seines Gewerbes erforderlich sind, verschuldet hat, demselben durch den nach Schluß der Verhandlung zu fällenden Spruch zugleich die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes entzogen werden. Einem Schiffer, dem die Befugnis entzogen wird, kann nach Ermessen des Seeamts auch die Ausübung des Steuermannsgewerbes untersagt werden.

Nach Schluß der Beweisverhandlungen hat das Seeamt unter Konstatierung der aus der gepflogenen Untersuchung sich ergebenden Wahrnehmungen über die Ursachen des Seeunfalles seinen Spruch abzugeben, welcher schriftlich abgefaßt, mit Gründen versehen und spätestens innerhalb 14 Tagen nach Abschluß der Verhandlungen in öffentlicher Sitzung verkündet werden muß. Diesem seinem regelmäßigen Inhalte nach bildet der „Spruch" somit lediglich ein Gutachten, welches den bei der Sch. beteiligten Behörden und Privatpersonen eine zuverlässige Kenntnis von den fatalen Ursachen vermitteln und zu deren Beseitigung Anregung geben soll. Innerhalb dieser Grenzen der begutachtenden Funktion des Seeamtes kann dessen Spruch einer Anfechtung im Instanzenzuge nicht unterliegen. Dies ist jedoch allerdings in Ansehung seines zweiten möglichen Inhalts der Fall. Hier führt ein Instanzenzug von der Entscheidung des Seeamts zum Oberseeamt. Einem Schiffer oder Steuermann, dem die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes entzogen ist, kann dieselbe nach Ablauf eines Jahres durch das Reichskanzleramt wieder eingeräumt werden, wenn anzunehmen ist, daß er fernerhin den Pflichten seines Gewerbes genügen wird.

Über Einzelheiten des Verfahrens s. Perels a. a. O. S. 344 ff. Über unleugbare Mängel des Gesetzes namentlich in Bezug auf die Rechtslage des Schiffers, dessen Stellung als Partei mit derjenigen als Beweismittel bis zu dem Augenblick zusammenfließt, da der Reichskommissar den Antrag auf Patententziehung stellt, s. Prien, Der Zusammenstoß von Schiffen, S. 918 ff. Die schwächste Stelle im System bildet offenbar das Meldewesen, das lange nicht ausreichende Garantieen dafür bietet, daß jeder Seeunfall auch wirklich und vor allem rechtzeitig zur Kenntnis der Staatsbehörden gelangt.

Die für die Aufnahme der Verklarungen zuständigen Gerichte, die Hafen- und Strandbehörden, die Seemannsämter und Schiffsregisterbehörden sind verpflichtet, von den zu ihrer Kenntnis gelangenden Seeunfällen einem zuständigen Seeamte ungesäumt Anzeige zu machen. Dazu kommt nach § 57 des U.V.G. für die Seeleute der Schiffsführer. Aber dessen Unfallmeldepflicht besteht nur gegenüber dem Seemannsamt bezw. der Ortspolizeibehörde und bezieht sich nur auf Tötungen und Körperverletzungen, die eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als 3 Tagen oder den Tod zur Folge haben. Die deutschen Seemannsämter im Auslande (Konsulate) haben, sobald sie von einem Seeunfalle Kenntnis erlangen, zur vorläufigen Feststellung des Thatbestandes diejenigen Ermittelungen und Beweiserhebungen vorzunehmen, welche ohne Gefahr der Verwischung keinen weiteren Aufschub dulden. Die zu erstattenden Anzeigen über Seeunfälle deutscher Kauffahrteischiffe im Auslande, ebenso wie die aufgenommenen Verhandlungen, angestellten Ermittelungen und Beweiserhebungen sind in jedem einzelnen Falle ohne Verzug an das Auswärtige Amt einzureichen, von wo dieselben ihrer weiteren Bestimmung zugeführt werden. Bei den vorkommenden Ermittelungen und Beweiserhebungen sind die Konsuln befugt, die vernommenen Zeugen und Sachverständigen zu vereidigen, auch wenn der betreffende Konsul im übrigen die in § 20 des G. über die Organisation der Konsulate v. 8/11 1867 vorgesehene Ermächtigung zur Abhörung von Zeugen und zur Abnahme von Eiden nicht besitzt. Der Schiffer und der Steuermann des Schiffes, dessen Unfall den Gegenstand der konsularischen Ermittelung bildet, dürfen nicht vereidigt werden.

Aus dem Vorstehenden ergiebt sich deutlich die Unvollständigkeit und Unzulänglichkeit der Vorschriften über das Meldewesen im seeamtlichen Unfall-Untersuchungsverfahren (§ 14 des Seeunfallgesetzes), namentlich macht sich als systematische Lücke der Umstand fühlbar, daß dem Gesetze nach von der Anzeigepflicht gegenüber dem Seeamt befreit sind: die Strafgerichte, die Polizei, die Staatsanwaltschaft, die Lotsenbehörden, die Telegraphenämter, die Schiffer und die Reeder. Letztere Personenkreise sind nun gerade diejenigen, von denen ein Unfall aus erster Hand zu erfahren ist. Von der Schleunigkeit der Meldung hängt aber in sehr vielen Fällen die Möglichkeit der Ermittelung der wahren Ursachen des Seeunfalls, sowie aller mit demselben zusammenhängenden Thatumstände ab (§ 4 des Seeunfallgesetzes).

Die weitere Ausgestaltung des Meldewesens im seeamtlichen Verfahren und die Beschaffung einer generellen Publizität aller irgendwie erheblichen Seeunfälle ist auch zur Wahrung anderer als der bloß gewerbepolizeilichen Interessen ein unverkennbares Bedürfnis.

Das englische Recht hat entsprechend dem überaus mobilen Charakter seiner Gesetzgebung in der Materie der Merchant Shipping Acts sein System der Shipping Inquiries und Investigations as to Shipping Casualities allmählich bis zur technisch hochentwickelten Gestalt der ineinander greifenden Institute im Part IV der Merchant Shipping Act 1894 fortgebildet und damit ein taugliches Vorbild geschaffen für die Fortbildung des Seerechts in den übrigen Verkehrsstaaten.

**Quellen und Litteratur.**

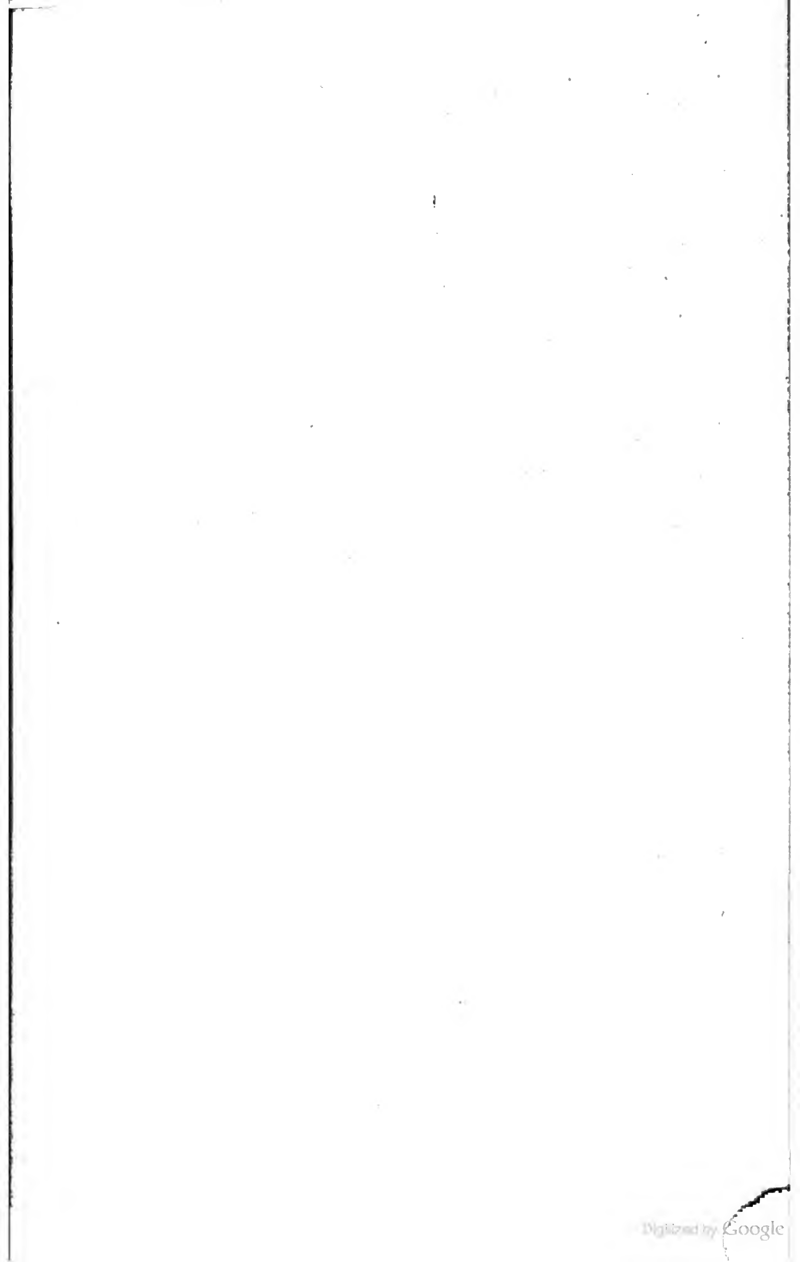
Dem Wunsche des Herausgebers entsprechend, habe ich eine Neubearbeitung der seerechtlichen Materien im Anschluß an die zum I. u. II. Hauptbande des Wörterbuches des Deutschen Verwaltungsrechts gelieferten Beiträge von Lewis übernommen. Diese waren an vielen Punkten durch die neuere Gesetzgebung über Flaggenrecht, Binnenschiffahrt, Schiffsvermessung, Seestraßenrecht, Signalwesen, Unfallversicherung, durch zahlreiche internationale Vereinbarungen des Deutschen Reiches und durch die neueren Judikate überholt. Zahlreiche für das System des Verwaltungsrechts unentbehrliche Materien, das Recht der Küstengewässer, Jurisdiktionsverhältnisse, Wegerecht zur See, die Beziehungen zum festländischen Verkehrsrecht, zur Amtskompetenz der konsularischen Funktionäre im Ausland rc. waren zudem bei den früheren Darstellungen, da sie dem Arbeitsgebiete des trefflichen Verfassers des ersten deutschen Seerechtskommentars naturgemäß etwas ferner lagen, nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt worden. Eine bloße Korrektur unter Beifügung des geltenden Gesetzesstoffes war aus diesem Grunde ausgeschlossen; auch konnte die in alphabetischer Anordnung getrennte terminologische Bearbeitung der einzelnen Institute im Hauptwerk ohne Schaden für die Gesamtmaterie geboten werden, — im Ergänzungsbande empfahl sich eine dem System sich nähernde, einheitliche Darstellung der für das öffentliche Recht, insbesondere für das deutsche und internationale Verwaltungsrecht besonders wichtigeren Institute. Wenn in dieser sich mannigfache Abweichungen von der ursprünglichen Behandlung vorfinden, und Vermeidung mancher Wiederholungen, welche mit der lexikalischen Darstellung untrennbar verbunden gewesen, so wird man hierfür in der fachlichen Eigenart des neuen Bearbeiters und in der neuen Anordnung des Rechtsstoffes die ausreichende Erklärung finden. Eine kritische Auseinandersetzung mit der verdienstvollen Leistung des früheren Bearbeiters der Materie hat auch in den zahlreichen Fällen principieller Meinungsverschiedenheit nicht im Plane der neuen Arbeit gelegen. — Den Quellencitaten ist der Text des geltenden Handelsgesetzbuchs zu Grunde gelegt, nur an wenigen Stellen mußte schon auf die Neuredaktion des H.G. v. 10/5 1897 hingewiesen werden.

Abbot (Lord Tenderden), Treatise of the law relative to merchant ships and seamen, 13 ed. Bucknell & Langley, London 1892. — Anschütz und Völderndorff, Kommentar zum Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch, Bd. III, Erlangen 1874. — v. Bar, Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts, 2 Bde., 2. Aufl., 1889. — Bédarride, Commerce maritime (commentaire), 2 éd., Paris 1876. — Behrend, Art. „Schiffspapiere" in v. Holtzendorffs Rechtslexikon. — Börner, im Archiv für civ. Praxis, Bd. 39. — H. Brunner, „Flüsse" in v. Holtzendorffs Rechtslexikon. — J. L. Burchard, Gutachten über die Frage: „Empfiehlt sich die gleichartige rechtliche Behandlung von Bergung und Hilfeleistung in Seenot?" Verhandlungen des XXIII. Deutschen Juristentages, Bd. 1, Berlin 1895. — Joh. Leop. Burchard, Bergung und Hilfeleistung in Seenot, Hannover 1897. — Caratheódory, Das Stromgebietsrecht und die internationale Flußschiffahrt in v. Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts, Bd. II S. 279—377. — Courcy, Questions de droit maritime, 4 séries, Paris 1877/88. — Das Deutsche Seerecht; auf Grund des Kommentars von Dr. William Lewis unter Berücksichtigung ausländischer Seerechte, neu bearbeit von Emil Boyens, I, Leipzig 1897. — Desjardins, Traité de droit commercial maritime, 9 Bde., Paris 1890. — Endemann, Das deutsche Handelsrecht, 3. Aufl., Heidelberg 1876. — Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts, Bd. I u. II, Leipzig 1881, 1882, Bd. III, 1. Hlfte., Bd. IV Seerecht (von Lewis, Schroeder, Raetz) 1884. — Engelhardt, La liberté de la navigation fluviale in der Revue de droit international, T. XI. — Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen und in Strafsachen, hrsg. von den Mitgliedern des Gerichtshofs, Leipzig 1880 ff. — Entsch. d. (Bundes-) Reichs-Oberhandelsgerichts, hrsg. von den Mitgliedern des Gerichtshofs, 1871 ff. — Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reiches, Hamburg 1878 ff. — v. Gerber, System des deutschen Privatrechts, 15. Aufl., §§ 61, 63. — Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts, Bd. I, 2. Aufl., Stuttgart 1874, 1875, Bd. II, Erlangen 1868 (2. Aufl., 1. Heft, Stuttgart 1883), 3. Aufl., I. Bd., 1. Abt., 1891. — Jos. Grunzel, Der internationale Wirtschaftsverkehr und seine Bilanz, Leipzig 1895. — Hamburgische Börsenhalle, 1883 ff. — Ph. Heck, Das Recht der großen Haverei, Berlin 1889. — Hesse, Grundzüge des Wasserrechtes nach gemeinem Rechte, Jahrb. für Dogmatik, Bd. 7. — Holmgren, Über Farbenblindheit in ihren Beziehungen zum Eisenbahn- und Seedienst (deutsch, Leipzig 1877). — C. H. Kraus, in der Hamburgischen Börsenhalle, Dezember 1893. — Knitschky, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches, 2. Aufl., Berlin 1894. — Knitschky, Das deutsche Seestraßenrecht, in Laband-Stoerks Archiv für öffentl. Recht, Bd. VII, S. 255 f., Freiburg 1892. — König, Handbuch des Deutschen Konsularwesens 5. Aufl., Berlin 1896. — R. Koch, Art. „Seeprotest" in v. Holtzendorffs Rechtslexikon. — Laband, Staatsrecht des Deutschen Reiches, 3. Aufl., Freiburg, 1895. — Dr. William Lewis, Das deutsche Seerecht, 2 Bde., 2. Aufl., Leipzig 1884 bis 1885. — Loening, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts, Leipzig. 1884. — Lyon-Caën et Renault, Traité du droit commercial; 2 édit. Tome V, Paris 1894, Tome VI, 1896. — Maclachlan, a treatise on the law of merchant shipping, 4 ed., London 1892. — Martens-Stoerk, Nouveau Recueil Général, II. Série, T. XI ff. seit 1885. — E. Meier, „Flußschiffahrt" in v. Holtzendorffs Rechtslexikon. — G. Meyer, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts. — L. Meves, Die strafrechtlichen Bestimmungen I. im G. betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge, vom 25/10 1867, in Verbindung mit dem Gesetze betr. die Registrierung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 28/6 1873; II. in der Semannsordnung vom 27/12 1872; III. im G. betr. die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute vom 27/12 1872; IV. in der Strandungs-

ordnung vom 17/5 1874, Erlangen 1876. — Derselbe, Das deutsche Strafgesetzbuch und die Schiffahrt in v. Holtzendorffs Allgem. Deutscher Strafrechtszeitung, Bd. XIII. — Mittelstein, Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht, Hamburg 1889. — R. Nassius, die strom-, schiffahrts- und hafenpolizeilichen Verordnungen für den Regierungsbezirk Stettin, zweite Auflage, Stettin 1893. — Nautical Magazine 1889. — Rebelthau, Bericht über die Thätigkeit der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in den Verhandlungen des XXIII. Deutschen Juristentages, Berlin 1895, 2. Bd. S. 172 ff. — A. Nieberding, Wasserrecht und Wasserpolizei im preußischen Staate; in 2. Aufl. umgearbeitet von J. Frank; Breslau 1889. — Pappenheim, Rettung von Menschenleben in Seenot; Zeitschr. für das ges. Handelsrecht, Bd. 42 S. 427 ff. (s. auch Verh. des XXIII. Deutschen Juristentages, Bd. 1, S. 186). — Perels, Das internationale öffentl. Seerecht, Berlin 1882. — Perels, Handbuch des öffentlichen Seerechts des Deutschen Reiches, 1884. — Phillimore, Commentaries on international law, 3. Aufl., 4 Bde., 1879/85. — J. v. Pözl, Die bayerischen Wassergesetze, 2. Aufl., Erlangen 1881. — Dr. Rich. Prien, Der Zusammenstoß von Schiffen aus den Gesichtspunkten der Schiffsbewegung, des Straßenrechts und der Haftpflicht aus Schiffskollisionen, nach den Gesetzgebungen des Erdballs, Berlin 1896. — F. W. Raikes, The Maritime Codes of Spain and Portugal, London 1896. — Rißmann, Das Wasserrecht nach gemeinem und königl. sächsischem Rechte, 2. Aufl. — Karl Ritter, Die öffentlich-rechtlichen Pflichten des Schiffers vor Antritt der Reise, mit besonderer Berücksichtigung des hamburgischen Partikularrechts (Art. 480 u. 481 d. Allg. deutsch. H.G.B.) Diss., Greifswald 1894. — Kapt. C. H. Seemann, Zeitschrift „Hansa" 1892, Nr. 52. — Schwab, Die Konflikte der Wasserfahrt auf den Flüssen mit der Benutzung der letzteren zum Maschinenbetriebe; Beil. zu Bd. 30 des Archivs für civ. Praxis. — Code Maritime suèdois, du 12 Juin 1891, Stockholm 1892. — Stilling, Die Prüfung des Farbensinns beim Eisenbahn- und Marinepersonal, 2. Aufl., Kassel 1878. — Stoerk, Fortschritte der Seerechts-Litteratur. Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens, 1882. — Stoerk, Binnenschiffahrt im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Ergänzungsband 1897. — Stoerk, in v. Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts, Bd. II, XI. Stück, Das Seegebiet und die rechtlichen Grundlagen für den internationalen Verkehr zur See; XII. Stück, Das offene Meer, S. 407—550, Hamburg 1887. — Verhandlungen des Nautischen Vereins. — Wagner, Handbuch des Seerechts, Bd. 1, 1884. — E. E. Wendt, Papers on Maritime Legislation, 2 éd., London 1871. — Kapitänlieutenant a. D. Georg Wislicenus, Schutz für unsere Seeleute! (Ein Aufruf an deutsche Menschenfreunde.) Leipzig 1894. — Zorn, Das Reichs-Staatsrecht, II. Aufl., 2. Bd., Berlin 1897.

---

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.



Abdruck

aus dem

# Handwörterbuch der Staatswissenschaften.

Herausgegeben von

Conrad, Elster, Lexis, Loening.

II. Supplementband.

Jena,

Verlag von Gustav Fischer. 1897.

# Binnenschiffahrt.

1. Die Binnenschiffahrt im System des Deutschen Verkehrsrechts. 2. Die Reformbestrebungen bis zur Rechtsatzung seitens des Reiches. 3. Allgem. Charakteristik des R.G. vom 15. VI. 1895 betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt. 4. Das räumliche Geltungsgebiet des Binnenschiffahrtsgesetzes. 5. Die öffentlichrechtlichen Grundlagen des Deutschen Binnenschiffahrtsrechts. A. Die Rechtsverhältnisse des Schiffes. B. Die Rechtsverhältnisse der Schiffsbesatzung. C. Die rechtliche Kontrolle über den ordnungsmäßigen Verlauf der Fahrt. 6. Die weitere systematische Ausgestaltung des deutschen Binnenschiffahrtsrechts.

**1. Die Binnenschiffahrt im System des Deutschen Verkehrsrechts.** Das gesamte Wirtschaftsleben eines Staates ist bedingt durch den Entwickelungsgrad der Beförderungsmittel eines lebhaften Verkehrs der Personen und der Güter. Die Schaffung und rechtliche Beaufsichtigung geeigneter Kommunikationsmittel steht in unseren Tagen im Vordergrund staatlicher Wirksamkeit, die sich um so lebhafter in Gesetzgebung und Amtsorganisation gestaltet, je jünger das in Betracht kom-

mende Kommunikationsmittel selbst ist. Während die auf die Verwertung der Elektrizität und der Dampfkraft gerichteten Verkehrseinrichtungen: Telephon, Telegraph und Eisenbahn ihre umfassende einheitliche legislative Ordnung gefunden haben, hat es die Zeitökonomie, die auch den Gang der staatlichen Gesetzgebung und damit unsere gesamte Rechtsgeschichte beherrscht, bisher unmöglich gemacht, auch die älteren Verkehrsmittel, die ihre Leistungsfähigkeit in breiten Zwischenräumen erprobt haben, einer den Forderungen der neuen Zeit und ihres veränderten Verkehrs angemessenen gesetzlichen Neuordnung zu unterziehen.

Verglichen mit der Berücksichtigung des Eisenbahnwesens hat das Verkehrsrecht der Wasserstraße nicht die annähernd gleiche Beachtung und Berücksichtigung in Reich und Staat gefunden. Dem Reichseisenbahnamt entspricht im Amtsorganismus noch kein Reichsschiffahrtsamt. Einem solchen würde, wie von sachkundiger Seite wiederholt betont worden ist, (s. hierzu Stenzel: Die Deutsche Flotte und der Reichstag. Berlin 1892) durch die Reichsverfassung schon jetzt ein reiches Wirkungsfeld zugewiesen, nämlich:

1) Die Beaufsichtigung der Herstellung von Wasserstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs; (Art. 4, Satz 8 der Reichsverfassung), mithin auch der Häfen, was nicht bloß im allgemeinen, sondern auch für die Kriegsmarine mit Bezug auf die Landesverteidigung an der Seegrenze im besonderen von großer Wichtigkeit wäre.

2) Die Beaufsichtigung des Schiffahrtsbetriebes auf den mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstraßen und deren Zustand (Art. 4, Satz 9).

3) Die Aufsicht über sämtliche Schiffahrtszeichen (Art. 4, Satz 9, Zusatz vom 3. März 1873).

4) Die Fürsorge für alles, was zur Einheitlichkeit unserer Handelsmarine gehört (Art. 54), wie die Vermessung, Registrierung und Bezeichnung der Schiffe, die Ermittelung der Ladefähigkeit, die Ausstellung der Schiffspapiere, die Führung der Flagge, das Prüfungswesen für Schiffer, Steuerleute und Maschinisten, das Verhältnis der Offiziere u. s. w., der Kriegsflotte zur Handelsflotte, das Straßenrecht zur See und auf den Wasserstraßen des Binnenlandes, die Behandlung der Seeunfälle, die Not- und Lotsensignalordnung, die Küstenfahrt, die Schiffahrtsabgaben und schließlich

5) die Seewarte.

Jetzt werden diese Angelegenheiten teils in verschiedenen Reichsressorts bearbeitet, teils bleiben sie von Reichswegen noch völlig unberücksichtigt. Ein sie alle zusammenfassendes Reichsschiffahrtsamt würde größere Einheitlichkeit in den gesamten Wasserverkehr des deutschen Reiches auf See und an der Küste sowohl wie auf den Binnengewässern bringen und dadurch fördernd und höchst wohlthätig wirken, ohne die Sonderinteressen der Einzelstaaten zu verletzen.

Innerhalb der durch örtliche Momente gegebenen Gliederung des Schiffsverkehrsrechts in Seeschiffahrt, Küstenschiffahrt und Binnenschiffahrt hat das an erster Stelle bezeichnete Gebiet seitens des Norddeutschen Bundes und des Deutschen Reiches in zahlreichen Einzelgesetzen, sowie in der Kodifikation des Seehandelsrechts umfassende Berücksichtigung gefunden; gleiches gilt auch von der rechtlichen Ordnung der Küstenschiffahrt. Die Binnenschiffahrt dagegen hat bisher weder reichs- noch landesrechtlich ihre zusammenfassende Regelung erhalten. Sie blieb inmitten einer oft profusen, alle Gebiete des Verkehrsrechts formierenden und reformierenden, bewegten Zeit das Stiefkind der Gesetzgebung Deutschlands.

Von dieser Sachlage gab der Staatssekretär des Reichsjustizamts bei der ersten Beratung des Entwurfes eines Gesetzes betr die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt in der Reichstagssitzung vom 25. I. 1895 ein zutreffendes Bild, mit den Worten: „Ich glaube", sagte Dr. Nieberding, einer der gründlichsten Kenner der Materie, „man darf sagen, daß es kein Gebiet des bürgerlichen Rechts bei uns giebt, welches so viel Rechtsungleichheiten, Rechtsunklarheiten und — ich möchte sagen — eine solche Rechtsunordnung aufweist, wie dasjenige des Binnenschiffahrtsrechts. Wir haben für einzelne Ströme internationale Verträge, welche Teile des Stromrechts, und diese Teile auch nur ungenügend, regeln; wir haben ferner gewisse landesrechtliche Vorschriften, die sich auf den Stromverkehr beziehen und die den Stromverkehr, je nachdem das Wasser den einen oder den anderen Staat durchläuft, verschieden behandeln; wir haben endlich Rechtsverhältnisse, die in dem bestehenden Recht überhaupt keine Regelung finden und die von den Gerichtshöfen infolgedessen notgedrungen nach einem ziemlich weitgehenden und eben deshalb auch nicht unbedenklichen Ermessen abgeurteilt werden. Diesen Verhältnissen gegenüber steht ein Verkehr, der jedes Jahr mehr sich zu früher ungeahnten Dimensionen entwickelt; und Sie werden begreifen, wenn die Kreise, die an diesem Verkehr beteiligt sind, die Mängel des bestehen- Rechts und die Unordnung des geltenden Rechtszustandes, worunter sie leiden, schwer empfinden und dringend nach Abhilfe rufen."

**2. Die Reformbestrebungen bis zur Rechtsatzung seitens des Reiches.** Die Gründe für die allseitige Stagnation der Gesetzgebung auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt lassen

sich aus einer näheren Betrachtung des Verwaltungssystems im allgemeinen und aus dem rechtshistorischen Gang unserer deutschen Gesetzgebung im besonderen leicht ermitteln.

Nicht zum kleinsten Teile dürfte darauf der Umstand eingewirkt haben, daß die noch zur Stunde bestehende mangelhafte Organisation der Behörden für Wasserangelegenheiten selbst im größten deutschen Bundesstaat dem in Gesetzgebungsfragen ausschlaggebenden büreaukratischen Apparate die erforderliche Uebersicht über den Stand und den inneren Zusammenhang der auf diesem Gebiete laut gewordenen Bedürfnisse zu bieten nicht vermocht hat. Wiederholt ist der Wunsch nach einer verwaltungsrechtlichen Organisation jener Behörden laut geworden, welche die einheitliche Behandlung aller Wasserstraßenangelegenheiten für ganze Stromgebiete und die gleichmäßige rechtliche Behandlung der in Frage kommenden Angelegenheiten sichern sollte. Die Forderung nach einheitlicher Behandlung aller Verkehrsrechtsfragen soweit die Wasserstraße dabei in Betracht kommt, beruht auf der Erwägung, daß jede größere Wasserstraße im Binnenlande, jedes Stromgebiet mit seinen Neben- und Zuflüssen bis in die Quellgebiete hinein, sowie wirtschaftlich, auch verwaltungsrechtlich ein Ganzes bilden, dessen Teile sich gegenseitig bedingen und beeinflussen und daher nicht ohne schwerwiegende Nachteile in ihre Bestandstücke zerlegt und verschiedenen, nicht unter einander zusammenhängenden Verwaltungsinstanzen unterstellt werden können.

Ein zweiter entscheidender Grund für den völligen Stillstand der Gesetzgebung in Sachen des Binnenschiffahrtsrechts liegt in der oft erprobten Erfahrung, daß jede stückweise Gesetzgebung, mag sie an sich noch so erfolgreich das in Angriff genommene Gebiet mit sachgemäßen Normen umspannen und sein Bedürfnis nach legislativer Neuordnung aller in Betracht kommenden Fragen erschöpfen — für die außerhalb der durchgeführten Kodifikation liegenden Grenzmaterien regelmäßig langjährigen Stillstand und mangelnde Berücksichtigung im System der legislativen Behandlung zur Folge hat. Das Recht der Binnenschiffahrt hat das rechtsgeschichtlich nicht überraschende Schicksal gehabt, nach rechts und nach links mitten zwischen zwei große Gesetzgebungsaktionen zu geraten, welche es an vielen Punkten streiften, welche jenes Recht aber nur deshalb um so bestimmter isolierten. Die durch Staatsverträge und Landesgesetzgebung in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts erfolgte umfassende Ordnung der Rechtsverhältnisse der Schiffahrt auf den mehrstaatlichen, sog. konventionellen Flüssen griff einen Teil, vorwiegend den öffentlichrechtlichen, aus dem Fragenkreise der Binnenschiffahrt heraus, und auf der anderen Seite ist es die großartige Aktion, die zur mitteleuropäischen Kodifikation der handelsrechtlichen und seerechtlichen Verkehrsgrundsätze in den sechziger Jahren führte, welche wieder nur Grenzfragen unserer Materie streifte, sie aber naturgemäß nicht zur allseitigen Klarstellung führen konnte.

Auf die Zeit fruchtbarster Aktion folgte nun, wie nicht anders zu erwarten, eine Epoche des Abwartens, der Beobachtung und Prüfung, der Reaktion gegen jeden Versuch legislativer Ergänzung und des Ausbaues der unfertig gelassenen Teile des Verkehrsrechts.

Bei den eingehenden Beratungen über den Entwurf des Deutschen Handelsgesetzbuches wurde zwar von vielen Seiten das Fehlen von Spezialvorschriften über die bei der Fluß- und Binnenschiffahrt obwaltenden Rechtsverhältnisse als empfindlicher Mangel des Gesetzgebungswerkes gerügt und noch in der dritten trat das Bestreben hervor, Vorschriften über die Flußschiffahrt in einem besonderen Abschnitte als Anhang zum 5. Buche des Entwurfes zu treffen. Hier trat jedoch die von uns oben erwähnte Lücke in der Amtsorganisation merklich zu Tage. Gegen die beantragte Regelung des Binnenschiffahrtsrechtes wurde unter anderem, immer unter Anerkennung der Thatsache, daß Vorschriften über das Binnenschiffahrtsrecht in das H.G.B. aufgenommen werden müßten und nicht fehlen dürften, wenn es nicht eine empfindliche Lücke enthalten sollte, doch geltend gemacht, — daß bei dem Versuche, die entsprechenden Normen zu entwerfen, es sich als sehr schwierig herausgestellt habe, auch nur für die Flußschiffahrt Preußens gemeinschaftliche Bestimmungen über diese Fragen aufzustellen; es erscheine dies also um so weniger für ganz Deutschland thunlich. Der Grund hiervon liege in der großen Verschiedenheit der faktischen Verhältnisse, welche dabei nicht unberücksichtigt gelassen werden könnten.

Es sind demgemäß Bestimmungen über das Binnenschiffahrtsrecht in das H.G.B. nicht aufgenommen worden. Aber auch bei der legislativen Behandlung des H.G.B. hatten beide Häuser des Landtages in Preußen wieder die Erwartung ausgesprochen, die Staatsregierung werde einen Gesetzentwurf vorlegen, in dem die Rechtsverhältnisse der Stromschiffahrt ergänzt und reguliert würden.

Ungeachtet scharf hervortretender Widersprüche in der Judikatur, welche die analoge Anwendung der Bestimmungen des Seerechts auf die Flußschiffahrt bald zuließ, bald ausschloß, lehnte jedoch die preußische Regierung noch in den 60er Jahren die aus den Kreisen der Interessenten verlangte gesetzliche Ordnung der Materie mit dem Hinweise ab, „daß die Rechtssicherheit auf diesem Gebiete durch die übereinstimmende Judikatur der höheren Gerichte genügend ver-

bürgt sei, während zugleich aus der Rechtsprechung dieser Gerichte die Zulänglichkeit der gesetzlichen Bestimmungen sich mehr und mehr zu ergeben scheine. Nach den bisherigen Ermittelungen und nach den infolge der Cirkularverfügung vom 31. XII. 1861 erstatteten Gutachten könne das Vorhandensein eines Bedürfnisses gegenwärtig noch nicht anerkannt werden"

Die verbliebene Lücke hatte sich inzwischen mit der wachsenden Ausdehnung und Bedeutung des deutschen Binnenschiffahrtsverkehrs in steigendem Maße fühlbar gemacht, zumal seit der Einführung des Handelsgesetzbuchs auch diejenigen landesrechtlichen Bestimmungen ihre Geltung verloren hatten, durch welche, wie im Gebiete des preußischen Allgemeinen Landrechts, einzelne Teile des früheren Seerechts auf die Binnenschiffahrt für anwendbar erklärt worden waren. Das Handelsgesetzbuch selbst enthielt nur in dem das Frachtgeschäft behandelnden fünften Titel des vierten Buches Bestimmungen, welche auf die Binnenschiffahrt Anwendung finden konnten. Auch in dieser Materie war jedoch vorwiegend die Regelung des Landtransports ins Auge gefaßt und deshalb den besonderen Verhältnissen der Binnenschiffahrt nur in geringem Maße Rechnung getragen. Ueber die außer dem Frachtgeschäft in Betracht kommenden Rechtsverhältnisse, für deren Mehrzahl eine gesetzliche Grundlage, wie sie bezüglich der Seeschiffahrt im fünften Buche des Handelsgesetzbuches enthalten ist, bei der Binnenschiffahrt nicht minder wünschenswert erschien, waren gesetzliche Bestimmungen bisher überhaupt nicht vorhanden. Dies gilt namentlich von der Stellung des Schiffseigners, des Schiffers und der Schiffsmannschaft, von dem Ersatze der Opfer, welche zur Abwendung einer dem Schiffe und der Ladung gemeinsamen Gefahr gebracht werden (große Havarie), von der Haftung beim Zusammenstoße von Schiffen, von dem gesetzlichen Pfandrechte der Schiffsgläubiger u. dgl. mehr. Ebenso fehlte es an Vorschriften über die Einrichtung von Schiffsregistern, welche die öffentliche Beurkundung der für die Beteiligten wichtigen Verhältnisse der Schiffe sichern und zugleich deren Verpfändung mittels Eintragung in das Register ermöglichen sollten.

Der endliche erfolgreiche Abschluß der Bewegung muß in erster Linie den Berufsvertretungen und führenden Kräften des Handels- und Schifferstandes als Verdienst angerechnet werden. Die innerhalb des deutschen Rechtsbildungsprozesses bisher nur in seltenen Fällen wirksame Initiative der Interessentenkreise hat an den Vorarbeiten für den Entwurf des Binnenschiffahrtsgesetzes das Maß ihrer hohen Leistungsfähigkeit erprobt. — Ueber den Gang der Verhandlungen orientirt ein Blick auf die wichtigsten Vorarbeiten und eingehenden Entwürfe, welche dem Gesetze als Grundlage dienten. Es sind dies:

1) Der in der Nürnberger Konferenz in der Sitzung vom 11. II. 1861 vorgelegte Gesetzesentwurf;

2) Die seitens der Handelskammer Bremen und der Stromschiffahrtsvertretung zu Bromberg der am 31. III. 1869 zusammen getretenen Handelstagskommission vorgelegten Entwürfe;

3) Der Entwurf eines Gesetzes zur Regelung der Verhältnisse der Fluß- und Binnenschiffahrt, ausgearbeitet vom Kommerz- und Admiralitätsrichter Singelmann zu Königsberg i. Pr.; vorgelegt der vom Deutschen Handelstag 1868 eingesetzten Kommission zur Ausarbeitung eines Gesetzesvorschlages;

4) Der Handelstagskommissionsentwurf vom Jahre 1869;

5) Der seitens des Vereins deutscher Stromschiffer im Jahre 1870 dem preußischen Staatsministerium eingereichte Entwurf;

6) Der im Auftrag des im Jahre 1880 in Mannheim versammelten Delegirtenkongresses rheinischer Handelskammern und Vereine vom Syndikus Dr. Landgraf in Mannheim ausgearbeitete Entwurf eines Binnenschiffahrtsgesetzes mit besonderer Beziehung auf den Rhein vom Jahre 1887;

7) Der Entwurf eines Gesetzes zur Regelung der Verhältnisse der Fluß- und Binnenschiffahrt veröffentlicht von Dr. Rieser in seinen trefflichen Beiträgen „Zur Revision des Handelsgesetzbuchs" (Beilagehefte zu Bd. 33 und 35 der Goldschmidt'schen Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht 1887 und 1889);

8) Der Entwurf einer Binnenschiffahrtsordnung für die Elbe, Oder, Weichsel und die Wasserstraßen ihrer Stromgebiete redigiert auf Veranlassung des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt 1891.

Diese aus den Kreisen der beteiligten Berufsstände und deren Vertretungen hervorgegangenen Entwürfe ließen den dringenden Wunsch nach der einheitlichen Regelung dieser Materie nicht länger verkennen, so daß seine Erfüllung von zuständiger Seite nicht länger verzögert werden konnte.

Als Grund dafür, daß die Reichsgesetzgebung nicht schon früher mit der Angelegenheit befaßt worden ist, wird in den Motiven zum Entwurf des R.G. geltend gemacht, daß im Einklang mit den Vorschlägen der Kommission, welche im Jahre 1874 zur Aeußerung über Plan und Methode für die Aufstellung des Entwurfes eines Bürgerlichen Gesetzbuches vom Bundesrat berufen worden war, zunächst an der Absicht festgehalten worden war, die Materie im Zusammenhange mit der aus Anlaß der Kodifikation des bürgerlichen Rechts vorzunehmenden allgemeinen Revision des Handelsgesetzbuches zu regeln. Nachdem jedoch in den letzten Jahren die

Klagen aus der Mitte der Beteiligten immer stärker geworden waren, und eine durch Vermittelung des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe an die den Binnenschiffahrtsverkehr hauptsächlich vertretenden Handelskammern gerichtete Anfrage keinen Zweifel darüber bestehen ließ, daß die beschleunigte Herstellung einer gesicherten Rechtsgrundlage für den Binnenschiffahrtsverkehr in den weitesten Kreisen als ein dringendes Bedürfnis angesehen wurde, vermochten sich auch die Reichsorgane nicht länger mehr der Erkenntnis zu verschließen, daß eine gesetzliche Regelung dieser Verhältnisse nicht aufgeschoben werden könne.

Was vor 30 und mehr Jahren ertragen werden konnte, war auf die Dauer unerträglich geworden. Die Verhältnisse unseres Schiffsverkehrs haben sich in einer Weise erweitert, entwickelt und umgestaltet, wie niemand es in jenen Jahren voraussehen konnte. Die Verbesserung unserer Wasserstraßen, der Ausbau unseres Kanalnetzes, die Fortschritte der Technik, welche zu immer größeren Schiffsbauten drängen, die Entwickelung des Dampfschiffsverkehrs, welche Kahn und Segelschiff immer mehr in den Hintergrund schieben, alle Verbesserungen der Tauerei und Kettenschiffahrt, mit denen die Dampfer arbeiten, all dieses hat in unseren Schiffahrtsverhältnissen auf den Strömen und Seeen ein vollständig verändertes Bild geschaffen. Wie gewaltig die Entwickelung auf diesem Gebiete gewesen ist, läßt sich aus einigen Zahlen erkennen über die Zunahme des Schiffsverkehrs in den letzten 15 Jahren. Während im Jahre 1877, wo eine statistische Aufnahme des Binnenschiffahrtsverkehrs stattfand, die Tonnenzahl sämtlicher auf den Strömen verkehrenden Schiffe sich auf 1 377 000 belief — abgerundet, — stellte sich bei der letzten Aufnahme des Jahres 1892 die Tonnenzahl auf 2 760 000, also auf mehr als das Doppelte; und während die Zahl der auf den Strömen Deutschlands verkehrenden Dampfer im Jahre 1877 nur 570 betrug, war diese Zahl im Jahre 1892 gestiegen auf 1530, also fast auf das Dreifache. „Sie werden es verstehen", sagte Staatssekretär Nieberding bei Einbringung des Entwurfes in der Reichstagssitzung vom 25. I. 1895, „wenn die Interessentenkreise bei einem so riesig gewachsenen Verkehr dringend wünschen, endlich zu einer geregelten Rechtsordnung zu gelangen."

Der im Reichsjustizamt ausgearbeitete Gesetzentwurf wurde unter dem Titel „Grundzüge eines Gesetzes, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt" im Jahre 1893 einer Kommission zur Begutachtung vorgelegt. Auf Grund der Ergebnisse der Beratungen dieser Kommission und entsprechend ihrem Wunsche, auch die Flößerei bei der in Aussicht genommenen Gesetzgebung zu berücksichtigen, wurde im Juli 1893 vom Reichsjustizamt ein neuer „Entwurf eines Gesetzes betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei" im „Reichsanzeiger" veröffentlicht und im Dezember desselben Jahres nach einer auf Grund der gutachtlichen Aeußerungen des Zentralvereins für Hebung der Deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt vorgenommenen Ueberarbeitung vom Reichskanzler dem Bundesrate vorgelegt. Der Bundesrat trennte den Rechtsstoff in zwei Gesetzentwürfe — „Entwurf eines Gesetzes, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt" und „Entwurf eines Gesetzes, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei", — welche im Dezember 1894 dem Reichstage mitgeteilt wurden. Beide Entwürfe wurden bei der am 25. und 26. I. 1895 erfolgten ersten Lesung einer Kommission überwiesen und mit den von dieser vorgeschlagenen Aenderungen am 25. IV. 1895 in zweiter Lesung vom Plenum des Reichstags angenommen. Bei der dritten Lesung am 4. V. 1895 wurden nur in den §§ 38 und 53 des Binnenschiffahrtsgesetzes zwei weitere Aenderungen vorgenommen. Nachdem die Gesetzentwürfe die Sanktion des Bundesrates erhalten hatten, erfolgte unterm 15. VII. 1895 die Ausfertignng durch den Kaiser und in Nr. 23 des Reichsgesetzblattes für 1895 ihre Verkündigung.

3. **Allgemeine Charakteristik des R.G. vom 15. VI. 1895 betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt.** Für die Redaktion des Binnenschiffahrtsgesetzes war die Vorfrage maßgebend, ob es richtig ist, seerechtliche Grundsätze und Einzelbestimmungen des Handelsgesetzbuches auf die Binnenschiffahrt zu übertragen, wenn ihre Beibehaltung bei einer künftigen Revision des Handelsgesetzbuches zweifelhaft sein kann. Auf der einen Seite ließ sich sagen, daß wenn einmal die für die Seeschiffahrt geltenden Bestimmungen auf die Binnenschiffahrt übertragen werden sollen, dies nur die jetzt nach dem Handelsgesetzbuch maßgebenden Bestimmungen sein könnten, während man auf der anderen Seite die Befürchtung aussprechen hörte, daß die erwünschte Aenderung von Sätzen des Handelsgesetzbuches dadurch erschwert werden könnte, daß sie im Binnenschiffahrtsgesetz von neuem sanktioniert würden. Da indessen das Binnenschiffahrtsgesetz eine völlig selbständige Ordnung der Verhältnisse der Binnenschiffahrt bezweckte, so wäre es nicht ratsam gewesen, den Gesetzgeber in seiner freien Bewegung zu hindern durch Rücksichtnahme auf das geltende Seerecht oder auf eine spätere, einstweilen noch nicht in Frage stehende Aenderung des seerechtlichen Teils des Handelsgesetzbuches. Man konnte sich deshalb beim Aufbau des Binnenschiffahrtsgesetzes ausschließlich von den Bedürfnissen des Binnenschiffahrtsverkehrs leiten lassen.

Nach der Ansicht des Gesetzgebers wird

der allgemeine Charakter des Binnenschiffahrtsgesetzes einerseits durch den auf das Gebiet des Privatrechts beschränkten Zweck der Aufgabe, andererseits durch die von der Natur der Sache gebotene Anlehnung an die Bestimmungen des Seerechts gekennzeichnet. Die Verhältnisse der Seeschiffahrt und der Binnenschiffahrt sind allerdings in mannigfacher Hinsicht verwandt, und die Fragen, welche dort der gesetzlichen Regelung bedürfen, kommen zum großen Teil auch hier in Betracht. Alle Vorarbeiten für ein Binnenschiffahrtsgesetz haben sich daher für den Anschluß an die Bestimmungen des Seerechts entschieden, und ebenso ist von denjenigen ausländischen Gesetzgebungen, welche die Verhältnisse der Binnenschiffahrt einer besonderen Regelung unterzogen haben, verfahren. Auf der anderen Seite sind die Verhältnisse beim See- und Binnenschiffahrtsverkehr trotz der allgemeinen Verwandtschaft doch im einzelnen vielfach verschieden, und diesem Umstande ist bei der gesetzlichen Regelung überall gebührende Rechnung getragen worden. Nur in denjenigen Fällen erschien eine abweichende Behandlung angezeigt, wo es sich um die unveränderte Herübernahme umfangreicher und zugleich in sich abgeschlossener Bestimmungen handelt, deren unverkürzte Wiederholung im R.-G. zu einer überflüssigen Weitläufigkeit geführt haben würde. Von einer Einfügung des Binnenschiffahrtsrechts in das Handelsgesetzbuch ist mit Recht abgesehen, da ein praktisches Bedürfnis hierfür nicht vorliegt. Gleichwohl lehrt schon der erste Blick auf das Binnenschiffahrtsgesetz, daß es sein Vorbild im 5. Buch des Handelsgesetzbuches, dem deutschen Seerecht, hat; die 11 Abschnitte des Gesetzes sind überschrieben: Schiffseigner (§§ 1—6); Schiffer (§§ 7—20); Schiffsmannschaft (§§ 21—25); Frachtgeschäft (§§ 26—77); Haverei (§§ 78—91); Zusammenstoß von Schiffen, Bergung und Hilfeleistung (§§ 92—101); Schiffsgläubiger (§§ 102—117); Verjährung (§§ 118—119); Schiffsregister (§§ 120—130); Verpfändung und Zwangsvollstreckung (§§ 131—137); Schlußbestimmungen (§§ 138—142).

Die im 5. Buche des Handelsgesetzbuches noch weiter behandelten Gegenstände, nämlich die Bodmerei, die Personenbeförderung und die Versicherung gegen Schiffsgefahren sind in das Binnenschiffahrtsgesetz nicht aufgenommen worden. Die Bodmerei ist ein ausschließlich in den Verhältnissen der Seeschiffahrt begründetes Rechtsinstitut, es konnte daher eine Anwendung desselben im Binnenschiffahrtsverkehr nicht in Frage kommen.

Hinsichtlich des Personentransports schienen besondere Vorschriften nicht erforderlich, da sich erfahrungsgemäß das privatrechtliche Rechtsverhältnis zwischen den beförderten Personen und dem Schiffahrtsunternehmer ohne Schwierigkeiten abwickelt, und daher zur Regelung desselben die allgemeinen Grundsätze des bürgerlichen Rechtes genügen; die dem öffentlichen Verkehr und seiner Sicherstellung zugewandte Seite dieser Frage hat jedoch aus einem anderen bei Aufrichtung des Gesetzes maßgebenden Grunde ihre legislative Ordnung nicht erhalten können.

Trotz der im Titel gegebenen Beschränkung und der in den Motiven wiederholt betonten Begrenzung der legislativen Reform auf die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt konnte sich doch das R.G. vom 15. VI. 1895 der den ganzen Schiffsverkehr beherrschenden Thatsache nicht entziehen, daß alle hier in Betracht kommenden Erscheinungen juristisch relevanter Natur, soweit sie nicht ausschließlich vermögensrechtlicher und rechtsgeschäftlicher Natur sind, zu einem großen Teil ihres Normenbestandes dem öffentlichen Recht angehören; sie bilden einen wichtigen Bestandteil des gesamten Verkehrsrechts.

Die wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung aller Beförderungsanstalten weist dem Staate auf diesem Gebiete umfassende Aufgaben zu, denen er mit den ihm zu Gebote stehenden Einrichtungen des Privat- und des öffentlichen Rechts nachzukommen bemüht ist. Die Abgrenzung dieser Gebiete ist hier im einzelnen eine sehr verschiedene, ohne daß für sie das Maß des Prinzipiellen mit voller Schärfe gefunden werden könnte. Nötigt einerseits die Beschaffenheit der natürlichen Grundlage, auf der sich eine bestimmte Art des Verkehrs bewegt — See, Küste, Landesgrenze, Land- und Wasserstraße — die einzielenden Vorschriften aus dem Bereiche des Privatrechts herauszuheben, um sie und zwar regelmäßig wie Hänel sich ausdrückt (Deutsches Staatsrecht I, S. 621) ausschließlich dem öffentlichen Rechte zu unterstellen, so fällt doch wieder der einzelne Verkehrsakt selbst, die Modalität seiner Durchführung, die persönliche und sachliche Dienstleistung unter die Herrschaft privatrechtlicher Grundsätze. Jeder Teil des Schiffsverkehrsrechts, der Verkehr mag sich auf See, an der Küste oder auf Binnengewässern abspielen, umfaßt in einem weiteren Sinne die privat- und öffentlichrechtlichen Normen, nach welchen die Gesamtheit der in Betracht kommenden Lebenserscheinungen zu beurteilen ist; ihre dauernde und meist unmittelbare Beziehung zur genossenschaflichen Ordnung läßt die Grenzen von Privat- und öffentlichem Recht derart ineinander überfließen, daß eine völlig präzise Scheidung der konventionellen Rechtsgebiete hier nicht durchführbar erscheint. (S. Zorn, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches, 2. Aufl., Bd. 2, S. 843).

Dementsprechend enthält auch das R.G.

vom 15. VI. 1895 neben den Rechtsvorschriften, nach welchen die Individualwirtschaftsverhältnisse, welche sich der Binnenschiffahrt bedienen, oder sich aus dieser ergeben, zu beurteilen sind, zahlreiche Vorschriften zwingenden öffentlichen Rechts. Sie stellen die enge Verbindung der eigenartigen Rechtsmaterie des Binnenschiffahrtsverkehrs mit dem System der staatlichen Aufsicht im Gewerbebetriebe nach örtlicher, persönlicher und sachlicher Hinsicht her; das Reichsgesetz ergänzt jenes durch sicherheitspolizeiliche Vorschriften zur Kontrolle von Schiff, Mannschaft und ordnungsmäßigem Verlauf der Fahrt.

Während daher die Privatrechtsverhältnisse der Binnenschiffahrt und für die ihm eigentümlichen Rechtsgeschäfte, sei es in Uebereinstimmung, sei es in eigentümlicher Abweichung vom Landhandels- und Rechtsgeschäft bei Darstellung der betreffenden Rechtsinstitute ihre dogmatische Erörterung finden, giebt die nachfolgende Darstellung die systematische Gliederung der verkehrsrechtlichen Seite des deutschen Binnenschiffahrtsrechts, also unter Ausscheidung derjenigen Teile, welche sich als Anschlußgebiete des Handels- und Privatvermögensrechts darstellen.

**4. Das räumliche Geltungsgebiet des Binnenschiffahrtsgesetzes.** Da planmäßig von vornherein nur die gesetzliche Regelung der in Betracht kommenden privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt in Aussicht genommen worden war, blieb die wichtige Vorfrage nach der örtlichen Begrenzung der Gültigkeit und Anwendbarkeit der reichsrechtlichen Normen ungelöst. Das Reichsgesetz nimmt eine bestimmte Form des Schiffahrtsbetriebes als wirtschaftliche und juristische Thatsache vorweg und stellt für diesen einheitliche, durch das ganze Reich gehende Rechtsvorschriften auf. Soweit Schiffahrt im Reiche betrieben wird, fällt sie unter die vom Reiche mit der Absicht erschöpfender Behandlung der Materie aufgestellten Normen für die Binnenschiffahrt; die Voraussetzungen der Schiffahrt jedoch, die Grundlagen ihrer Rechtsordnung, die rechtliche Qualifikation der Wasserfläche als Verkehrsstraße sind durch das Reichsgesetz nicht geregelt, und konnten auch durch dieses nicht geregelt werden. Hier geben nach wie vor die staats- und verwaltungsrechtlichen Grundsätze, welche nach Landesrecht und Reichsrecht in Geltung stehen, den Ausschlag. Durch dieses Ineinandergreifen der Landes- und der Reichskompetenz ist eine Komplizierung des Rechtszustandes eingetreten, welcher sich bisher nur darum noch nicht nachteilig fühlbar gemacht hat, weil, wie schon oben erwähnt, das Verkehrsrecht der Wasserstraße überhaupt noch nicht die seiner inneren Bedeutung angemessene Berücksichtigung in der Wirtschaftsgesetzgebung und -Politik unserer Zeit gefunden hat.

Welche Wasserfläche demnach als örtliche Basis für den Betrieb der Binnenschiffahrt zu dienen geeignet und rechtlich bestimmt ist, darüber entscheidet nach wie vor das bisherige Recht, wie denn auch Art. 65 des Einführungsgesetzes zum B. G. B. die landesgesetzlichen Vorschriften, welche dem Wasserrecht angehören, völlig unberührt vom großen Kodifikationswerk läßt. Es tritt daher das Bedürfnis ein, die bisherigen Grundlagen des Binnenschiffahrtsrechts, die in den deutschen Einzelstaaten bei großer Zersplitterung der Gesetzgebung doch im ganzen nach übereinstimmenden gemeinrechtlichen Ideen befestigten Rechtsinstitute und deren rechtsgeschichtlichen Entwickelungsgang in den Hauptzügen kennen zu lernen.

Die Verwertung der Tragkraft der Gewässer für die Zwecke eines umfassenden Transportes von Personen und Gütern bildet die technische, das rechtliche Maß der Zulässigkeit jener Verwertung und ihrer Bedingungen die juristische Grundlage des Binnenschiffahrtswesens. Die Betrachtung der größeren Wassermenge als Wasserstraße, als Verkehrsweg erscheint daher als ein Bestandteil des Wasserrechtes überhaupt und des Rechtes der Wasserwelle in einem See-, Flußbette, Kanal 2c. im besonderen. Die Prüfung der mit den Fragen des Eigentums am Ufer, am Flußbette, an der Wassersubstanz, am Wasserinhalte 2c. zusammenhängenden Verhältnisse scheidet jener systematischen Teilung entsprechend aus einer Untersuchung aus, welche lediglich die juristische Substanz der Verkehrsstraße und die rechtliche Ordnung dieser Beschaffenheit eines Gewässers ins Auge fassen soll. Bei allen tiefgreifenden wirtschaftlichen Unterschieden, welche die Entwickelung der wasserrechtlichen Verhältnisse beherrschen, zeigt sich doch, daß zu allen Zeiten die dem Gemeingebrauche wertvolle und zugängliche Wassermenge nicht als ausschließliches Eigentum Einzelner, sondern als Gemeingut angesehen und danach rechtlich behandelt worden ist. Eine empfindliche Abweichung der Grundanschauungen über das Wasser als Naturgabe, als gemeinsames Arbeitsbetriebsmittel bestand im wesentlichen zwischen dem römischen und dem deutschen Rechte nicht. Nach römischem Rechte war jeder Fluß, welcher das ganze Jahr hindurch läuft (flumen perenne) ein öffentlicher in dem Sinne, daß das Eigentum daran dem Staate, der Gebrauch jedoch jedermann, welcher zu ihm Zugang hatte, freistand. Das scheinbar einfache Prinzip der Wassernutzung, daß alles im Fließen begriffene Wasser (aqua profluens) allen Menschen zur gleichberechtigten Verwendung zustand, und nur die aus dem Eigentume an dem an-

grenzenden Lande folgende Befugnis, Fremden das Betreten dieses Landes zu untersagen, einzelnen die Nutzung an bestimmten Stellen unmöglich machen konnte, war also auch schon im römischen Rechte zur Zeit höherer Verkehrsentwickelung durchbrochen, indem nur die „öffentlichen" Flüsse als res publicae, res omnium communes aus dem Privatverkehre (commercium) genommen waren; kleinere Gewässer aber und zeitweilig eintretende Gewässer (flumina torrentia) dem Gemeingebrauche durchaus entzogen werden konnten. In gleicher Richtung bewegt sich auch die deutsche Rechtsentwickelung bis zu dem oft citierten Satze des Sachsenspiegels (II, 28, § 4): „Swilch wazzer strâmes vlûzet, daz ist gemeine zu varende und zu vischende inne." Wird hier der Gemeingebrauch der Wasserwelle seiner rechtlichen Seite nach abhängig gemacht von dem praktischen Nutzungswerte, so wäre dadurch allein eine vom römischen Rechte abweichende Gestaltung des Wasserrechtes im Gebiete des deutschen Volkslebens nicht erreicht worden. Wenn diese dennoch sich bald einstellte, so lag der Grund hierfür zunächst in der das ganze deutsche Wirtschaftsleben, die wirkliche Volkswirtschaft nachhaltig bestimmenden Ausbildung des Regaliensystems, welches wie viele andere Dinge auch die Wassernutzung dem Schutze und der nutzbaren Verfügung der Staatsgewalt in den deutschen Territorien unterstellte. Lange Zeit hat das Wasserrecht in Deutschland, zu schwerem Schaden der wirtschaftlichen Verwertung der wichtigen Wasserkräfte, gelitten unter den maßlosen Ansprüchen der Landesherren auf Regalität aller Gewässer, Schiffahrt, Flößerei, des Mühlenbetriebes, des Triftrechts, der Fischerei, der Wasserjagd, kurz jeder denkbaren Verwertung der Wasserkräfte in allen Wasseradern des deutschen Landesgebietes. Die Wasserregalität wurde zuerst in der Lombardei von den deutschen Königen beansprucht im Zusammenhang mit dem Geleitsrecht und Zoll auf den Wasserstraßen; dann aber auch in Deutschland. Namentlich den Gemeinden wurde der freie Gebrauch ihrer bis dahin zur Allmende gehörigen Seen, Bäche, Flüsse, Flüßchen und Weiher weggenommen. Aus der kaiserlichen Machtfülle entsprungen, ward so das Privileg über die „flumina navigabilia et ex quibus fiunt navigabilia" (II, Feud. 56) bald zu einem wichtigen Attribute der landesherrlichen Gewalt. Verbunden mit der Zollgerechtsamkeit, verdichtet sich die Hoheit über alles fließende Wasser in der Folge zu einer wichtigen Einnahmequelle der Uferherren, die sich zur Ausübung ihrer Befugnisse der Rechtseinrichtungen der Zwangslandungen, der Durchgangszölle, der Vorkaufsrechte, des Stapelzwangs ꝛc. bedienten. Erst die vorgeschrittene Monopolisierung der Verkehrswege für die Zwecke des fiskalischen Ertrages facht den Streit an zwischen den Verfechtern der Regalitätstheorie und den Romanisten, die eine solche Verwaltungsmaxime als unvereinbar mit den Grundsätzen des römischen — zweifellos aber auch des älteren germanischen — Rechtes bekämpften. Weiterem Vordringen dieser verkehrshindernden Tendenz stellten sich nur mit schwachem Erfolge jene Anschauungen entgegen, welche beim westfälischen Friedensschlusse zum Worte gelangten. Im Vertrage zu Münster vom 30. I. 1648 § 85 heißt es, daß es auf dem Rheine weder auf dem einen noch auf dem anderen Ufer hinfür gestattet sein solle, die vorbeifahrenden Schiffe aufzuhalten, noch von denselben Abgaben zu erheben, außer solche, die schon vor dem Kriege bezahlt wurden; und im § 9 des Osnabrücker Vertrages vom 24. X. 1648 war festgesetzt worden: „fluminibus quibuscunque sua pristina securitas jurisdictio et usus prout ante hos motus bellicos a pluribus retro annis fuit, restituantur et inviolabiliter conserventur." Bei der Zerrissenheit des Rechtszustandes innerhalb der einzelnen deutschen Staaten war zu Reichszeiten an eine über die Staatsgrenzen hinausreichende rechtliche Ausgleichung der der Flußschiffahrt entgegenstehenden Hemmnisse nicht zu denken. Es genügt, daran zu erinnern, daß die Geschichte der staatlichen Verwaltung im 17. Jahrh. wie auch noch nachher unter der Herrschaft der ökonomischen Prohibitiv- und Protektionssysteme eine Fülle von willkürlichen Prätentionen einzelner Staaten und Machthaber, zu Wasser und zu Land, aufwies, welche insgesamt bei den jeweiligen übrigen Staaten nur die Erkenntnis darüber aufsteigen ließ, wie die Verhältnisse des Schiffahrtsverkehres nicht geregelt sein dürfen.

Repressiv stellte sich jedoch in der Folge dem kurzsichtigen Partikularismus der Uferstaaten die Rücksichtnahme entgegen, welche der seiner Mittel und Aufgaben allmählich bewußt werdende Staat der absoluten Monarchie seit dem Anbruche der neueren Zeit dem Verkehr, der Ortsveränderung für Personen und Sachgüter, entgegenbrachte. Daß der Bildungsprozeß der Großstaaten nur durch diese Begünstigung der Ortsveränderung, vielfach sogar auf Kosten der lokalen Entwickelungsbedingungen der durch den Verkehr nur gestreiften Punkte sich vollzog und sich bis heute erhält, ist eine rechtsgeschichtlich erweisliche Beobachtung, die uns hier nur in ihrem ersten Resultate beschäftigen soll. Das deutsche Binnenschiffahrtsrecht zeigt uns denn auch in seiner Geschichte bis zum Anfange unseres Jahrhunderts eine in den Linien vielfach schwankende Vermittelung zwischen den Rechtsgrundsätzen a) der deutschrechtlichen Ansicht von der natürlichen Bestimmung der Gewässer zu gemeinsamer Be-

nutzung; b) einer zum fiskalischen Vorteile gehandhabten Ausbeutung des Verkehrsregals; beide Gruppen wieder beherrscht und modifiziert endlich c) durch die teils das private, teils das Interesse der landesherrlichen Kammer überwindende Berücksichtigung des allgemeinen Verkehres und seiner unabweislichen Forderungen. Im Wechselspiel dieser Verwaltungsmaximen tritt die letztgenannte um so schärfer hervor, je mehr die zweite im entwickelten System der Staatsfinanzen an Bedeutung verlor und im gleichen Maße schiebt sich auch das Moment der Tragkraft für die rechtliche Beurteilung der Wasserstrecken in den Vordergrund. Der Nutzungswert für den Transport, für die Ortsveränderung von Personen und Gütern giebt fortan den Ausschlag für die Zulässigkeit des Gemeingebrauches unter staatlicher Verwaltungskontrolle.

Der durch das Industriesystem bewirkte Umschwung der Ideen, die Neigung zur Hinwegräumung aller der Bethätigung wirtschaftlicher Kräfte abträglichen Einrichtungen verdichteten sich unter der Einwirkung der weltbürgerlichen Propaganda der französischen Revolution zu einem völlig neuen System von Rechtsnormen, auf deren Grundlage das Schiffahrtsrecht des 19. Jahrh. räumliche Ausdehnung und inhaltliche Entwickelung gefunden hat. Im Mittelpunkte dieses Rechtssystems steht der Begriff der Oeffentlichkeit der Wasserstraße. Es ist rein rechtsgeschichtlich zu erklären, daß der moderne Staat den Nutzungswert der Gewässer für die staatliche Verwaltung lediglich oder doch vorwiegend nach den Bedürfnissen der Ortsveränderung des Güter- und Personenverkehrs bemißt. Die Verstaatlichung der Wasserläufe im Hinblicke auf jene technische Beschaffenheit hat so den juristisch relevanten Unterschied zwischen schiffbaren und nicht schiffbaren Gewässern befestigt; ob aber damit ein wesentlich vom System des römischen Rechtes abweichendes oder gar besseres Ordnungsprinzip geschaffen worden ist, erscheint sehr zweifelhaft, besonders da, wo auch die Flößbarkeit des Wasserlaufes ausreicht, um diesem den Charakter der Oeffentlichkeit zu übertragen. Es haben sich denn auch gewichtige Stimmen dafür erhoben, von jener einseitigen Betonung des Nutzungswertes der Wasserläufe, dem andere gleichwertige zur Seite gestellt werden könnten: die Bedeutung für den Maschinenbetrieb, für industrielle Zwecke aller Art: elektrische Leitungen, die Rücksicht auf den Fischreichtum, auf die Inundationsverhältnisse der Ufergelände ꝛc., — völlig abzugehen und lediglich zur einfachen Gliederung des älteren Rechtes zurückzukehren, das alle beständig fließenden Wasser als öffentliche ansieht. Der dagegen von v. Gerber erhobene Einwand, es handle sich nur um einen Wechsel der Terminologie, trifft daher nicht völlig zu. Dadurch, daß der heutige Sprachgebrauch aus den perennierenden Flüssen des römischen Rechtssystems die der Ortsveränderung dienenden Wasserstraßen, also die großen schiff- und flößbaren Wasserläufe herausgreift und ihnen wegen der dem deutschen Rechte eigentümlichen staatlichen Einwirkung und der hieraus für sie sich ergebenden besonderen Grundsätze vorzugsweise den Namen „öffentliche“ giebt, hat der Begriff der „Oeffentlichkeit“ der Gewässer eine Einengung erfahren, deren rechtliche Konsequenzen wieder im genossenschaftlichen Geiste und zu gunsten des weitesten Gemeingebrauches auszugleichen, nach unverkennbaren Anzeichen eine der wichtigen legislatorischen Aufgaben der nächsten Zukunft bilden wird.

Als Ergebnis der voraufgehenden Ausführung kann angenommen werden, daß alle schiff- und flößbaren Gewässer als öffentliches, d. i. dem Gemeingebrauch dienstbares Gut anzusehen sind; daß dies aber von nicht schiffbaren Gewässern nur insoweit gilt, als die Ueberwindung des streng-individualistischen Eigentumsprinzips auf dem Rechtstitel besonderer gesetzlicher Vorschriften, verwaltungsrechtlicher Verfügungen oder sonstiger gewohnheitsrechtlicher Uebung begründet ist. Nach preuß. L.R. § 21, II, 14, dem bayer. W.G. v. 1852 (a 1, 2.) und dem franz. Cod. civ. Art. 538 sind nur schiffbare Flüsse als öffentliche anzusehen, während das ital. G.B. Art. 427 alle Flüsse (i fiumi e torrenti) als öffentliches Gut (domanio publico) bezeichnet; auch das Züricher G.B. § 657 erklärt alle Flüsse und Bäche als Gemeingut, soweit sich nicht ein „hergebrachtes Privatrecht“ nachweisen läßt.

Wesentlich auf demselben Standpunkte stehen das (erste) österr. Reichswassergesetz v. 30. Mai 1869 R.G. Bl.-Z. 93 und die auf Grund desselben in den einzelnen Ländern erlassenen Durchführungsgesetze (Landeswassergesetze).

Wie man sieht, ruht die Rechtsordnung des Gemeingebrauches der Wassermenge für die Zwecke der Schiffahrt — von den großen Wasserflächen (Seen) abgesehen, bezüglich deren ein Zweifel von vorneher ausgeschlossen ist, — auf dem Zirkelschluß, daß eine bestimmte Fläche sich zur Binnenschiffahrt darbietet, weil sie öffentlichem Gebrauche zugänglich ist, und sie steht im Gemeingebrauche, d. h. sie ist öffentlich, weil sie schiffbar ist.

Es fehlt nicht an Versuchen praktischer und theoretischer Natur, das Grundproblem von dieser unsicheren Drehscheibe abzuheben und auf festere Grundlagen zu stellen. Die um die Ausgestaltung unserer Wasserrechts-

verhältnisse hochverdiente Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft geht in den Vorschlägen für Verbesserung des Deutschen Wasserrechts, aufgestellt vom Sonderausschuß für Wasserrecht (Jahrbuch der D. Landw.-Gesellschaft, Bd. 6, 2. T., Berlin 1891) von dem Grundsatze aus, daß die Grenze zwischen öffentlichen und privaten fließenden Gewässern in verschiedenen deutschen Rechtsgebieten verschieden gezogen ist, ohne jedoch irgendwo so bestimmt zu sein, daß im einzelnen praktischen Falle bestimmt zu sagen wäre, zu welcher Kategorie ein nahe an der gesetzlichen Grenze zwischen öffentlichen und privaten Gewässern stehendes Gewässer zu rechnen sei. Auch diejenigen Gesetzgebungen, welche alle fließenden Gewässer zu öffentlichen erklären, hätten damit praktisch nichts oder wenig erreicht, — denn es giebt kaum, abgesehen von den sogenannten „Himmelsteichen", ein offenes natürliches Gewässer, bei dem nicht, bei genauerer Untersuchung, sich eine fließende Bewegung nachweisen ließe.

Der Ausschuß hat daher die Unterscheidung zwischen privaten und öffentlichen Gewässern ganz fallen lassen und nur an der zwischen schiffbaren und nicht schiffbaren festgehalten, welche für eine Neugestaltung des Wasserrechts völlig ausreiche.

Im Anschlusse daran geht ihr Vorschlag über die Benutzung zur Schiffahrt dahin: „Die Benutzung schiffbarer Gewässer zur Floß- und Schiffahrt wird durch die öffentlichen Fluß- und Schiffahrtsvorschriften bestimmt" (§ 60) und in Ansehung der für den ordnungsmäßigen Betrieb der Binnenschiffahrt unentbehrlichen Befugnis der Landung und Leinpfade:

„Die Uferbesitzer an schiffbaren Gewässern sind verpflichtet, das Landen und Befestigen der Schiffe und Flöße an den bisher dazu bestimmten Plätzen unentgeltlich zu gestatten. Die Uferbesitzer sind verpflichtet, das Begehen der Ufer durch die Beteiligten, sowie beistehende Leinpfade unentgeltlich zu dulden.

Bezüglich eines Mißbrauches des Rechts zum Schaden der Uferbesitzer bewendet es bei dem bestehenden allgemeinen Recht. Die Benutzung des Leinpfades darf durch Fischereiberechtigte nicht behindert werden (§ 62). In Notfällen und bei notwendiger Ueberwinterung ist die Landung und Befestigung der Schiffe und Flöße und Aussetzung der Fahrzeuge oder deren Fracht auf die Ufer an jeder Stelle gestattet, wofür jedoch dem Uferbesitzer, im Falle erlittener Beschädigung, Entschädigung seitens des Floß- oder Schiffseigentümers zusteht" (§ 63).

Bezüglich aller anderen Formen des durch den Schiffahrtsbetrieb notwendig gebotenen Eingriffes in die Privatrechtssphäre des Ufereigentümers schlägt der Entwurf des Sonderausschusses der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft eine generelle Vorschrift des Inhalts vor:

Jede andere als die in den §§ 60 und 61 bezeichnete Benutzung schiffbarer Gewässer, sowie Errichtung und Aenderung der hierzu erforderlichen Vorrichtungen und Anlagen, welche auf den Lauf und die Beschaffenheit des Wassers, auf die Höhe des Wasserstandes Einfluß haben oder die Ufer gefährden kann, bedarf der Bewilligung des Wasseramts.

Volle Klarheit und Bestimmtheit vermag erst in die Materie der Vorgang authentischer Feststellung der zur Schiffahrt bestimmten Flüsse, Kanäle 2c. zu bringen, wie er im Entwurf eines preußischen Wassergesetzes vom J. 1894 geplant ist.

Der genannte Entwurf trifft die hier behandelte Frage mit den nachfolgenden Bestimmungen:

§ 1. Die Gewässer unterliegen den für Grundstücke geltenden Vorschriften des allgemeinen bürgerlichen Rechtes, soweit nicht dieses Gesetz ein anderes bestimmt.

§ 2. Auf Meeresbuchten, Haffe und auf unterirdische Gewässer, auf das Deichwesen und die Fischerei, sowie auf den Betrieb der Schiffahrt und der Flößerei finden die Vorschriften dieses Gesetzes nur insoweit Anwendung, als das Gesetz dies besonders bestimmt.

§ 4. Dieses Gesetz versteht:

1) unter Wasserläufen diejenigen Gewässer, welche in natürlichen oder künstlichen Betten einen regelmäßigen oberirdischen Abfluß haben, ohne Unterschied, ob er beständig oder in Zwischenräumen stattfindet, einschließlich ihrer Quellen (natürliche, künstliche Wasserläufe).

Der Begriff eines natürlichen Wasserlaufes wird durch dessen Veränderung (§ 37) nicht aufgehoben;

2) unter geschlossenen Gewässern diejenigen, welche keinen regelmäßigen oberirdischen Abfluß haben (Seen, Teiche, Weiher u. s. w.)

§ 5. Als schiffbare Wasserläufe gelten im Sinne dieses Gesetzes lediglich die in die Verzeichnisse zu Ziffer 1 und 2 des § 32 aufgenommenen; alle übrigen Wasserläufe gelten als nicht schiffbare.

§ 6. Streitigkeiten über die Frage, ob ein Gewässer der einen oder der anderen der in § 4 bezeichneten Gattungen angehört, werden im Verwaltungsstreitverfahren entschieden.

Zuständig ist, vorbehaltlich der Bestimmungen der §§ 33, 34 und 36, der Kreisausschuß, in Stadtkreisen der Bezirksausschuß.

§ 10. Die von Natur schiffbaren und die vom Staate im öffentlichen Interesse schiffbar gemachten natürlichen Wasserläufe — Ströme — stehen, einschließlich ihrer nichtschiffbaren Nebenarme, im Eigentume des Staates.

§ 11. Nichtschiffbare natürliche Wasserläufe stehen nach Verhältnis der Länge der Ufergrundstücke, an denen sie vorbeifließen, im Eigentume der Anlieger.

§ 12. Soweit nicht das Eigentum an ihnen anderweit bestimmt ist, stehen schiffbare künstliche Wasserläufe (Schiffahrtskanäle) im Eigentume des Staates, sonstige künstliche Wasserläufe im Eigentume der Anlieger.

Teil II. Die Wasserläufe.

Abschnitt 1. Einteilung der Wasserläufe.

§ 32. Durch Aufnahme in besondere Verzeichnisse werden nach Maßgabe der nachfolgenden Vorschriften festgestellt:

1) die Ströme (§ 10);
2) die Schiffahrtskanäle (§ 12);
3) diejenigen nichtschiffbaren Wasserläufe, bei denen erfahrungsgemäß der Abfluß des Hochwassers mit größerer Gefahr verbunden ist — Hochwasserflüsse;
4) Die übrigen Wasserläufe, deren Unterhaltung aus Gründen eines öffentlichen oder gemeinwirtschaftlichen Nutzens geboten ist — Flüsse und Kanäle.

In die Verzeichnisse zu 1 und 2 sind lediglich die dem öffentlichen Schiffsverkehre dienenden Wasserläufe aufzunehmen

Die endgültige Feststellung der Verzeichnisse ist in Ansehung der aufgenommenen Wasserläufe für die Rechtswirkungen maßgebend, die nach diesem Gesetze mit der Unterscheidung der zu 1 bis 4 bezeichneten Arten der Wasserläufe verknüpft sind.

§ 33. Eine Angabe der in die Verzeichnisse aufzunehmenden Wasserläufe wird unter Bezeichnung der in Betracht kommenden Strecken von dem Oberpräsidenten mit dem Hinzufügen bekannt gemacht, daß gegen diese Aufnahme innerhalb einer in der Bekanntmachung festzusetzenden, auf nicht unter 4 Wochen und nicht über 3 Monate zu bemessenden Ausschlußfrist von den Anliegern und anderen Personen, welche ein vermögensrechtliches Interesse an der Feststellung nachzuweisen vermögen, oder das Gewässer als ein geschlossenes in Anspruch nehmen, bei dem Wasseramte Widerspruch erhoben werden kann.

Die Bekanntmachung erfolgt für die Fälle, der Ziffer 1 bis 3 des § 32 durch Veröffentlichung in den Amts- und Kreisblättern, für den Fall der Ziffer 4 durch öffentliche Auslegung in den beteiligten Gemeinden und Gutsbezirken. Letzterenfalls sind die Stelle und Dauer der Auslegung in ortsüblicher Weise bekannt zu machen.

Handelt es sich um nichtschiffbare künstliche Wasserläufe, so kann die öffentliche Bekanntmachung unterbleiben, wenn nach dem Ermessen der Behörde ein Bedürfnis hierfür nicht vorhanden ist. An die Stelle der öffentlichen Bekanntmachung tritt alsdann eine den einzelnen Beteiligten zuzustellende Benachrichtigung.

§ 34. Ueber die erhobenen Widersprüche entscheidet das Wasseramt. Gegen dessen Bescheid steht den Beteiligten der Antrag auf mündliche Verhandlung im Verwaltungsstreitverfahren vor dem Wasseramte zu.

Gegen die Entscheidung des Wasseramtes findet nur die Revision statt.

Nach Erledigung der Widersprüche ist das endgültig festgestellte Verzeichnis gemäß der Vorschriften des § 33 bekannt zu machen. Die mit der Feststellung des Verzeichnisses verbundenen Rechtswirkungen treten mit dem Tage dieser Bekanntmachung ein.

§ 35. Die in der Anlage zu diesem Gesetze verzeichneten Ströme und Schiffahrtskanäle sind in die betreffenden Verzeichnisse einzutragen, ohne daß es des in den §§ 33 und 34 vorgesehenen Verfahrens bedarf.

Titel 3. Gemeingebrauch.

§ 59. Die Benutzung der Wasserläufe zur gewöhnlichen Abwässerung, zum Baden, Waschen, Viehtränken und Schwemmen, und das Schöpfen daraus zu häuslichen und wirtschaftlichen Zwecken ist Jedermann gestattet, soweit es ohne rechtswidrige Benutzung fremder Grundstücke geschehen kann.

§ 60. Unter derselben Voraussetzung können die Ströme und Schiffahrtskanäle von jedermann für den öffentlichen Verkehr, namentlich zur Schiffahrt und zur Flößerei mit gebundenen Hölzern, benutzt werden.

Die Anlieger der Ströme sind nach Maßgabe der bereits ergangenen oder noch ergehenden allgemeinen Bestimmungen des Oberpräsidenten verpflichtet, das Betreten der Ufer zum Zwecke der Fortbewegung der Schiffe und Flöße (Leinpfadsrecht), deren Landen und Befestigen an den Ufern zu gestatten. Sie haben ferner in Notfällen das Aussetzen der Ladung oder des Fahrzeuges während der Dauer des Notstandes zu dulden.

Entstehen durch ordnungswidrige Ausübung des Leinpfadsrechts oder durch sonstiges Verschulden einer zur Besatzung des Fahrzeuges gehörigen Person Beschädigungen der Ufergrundstücke, so haftet für den Ersatz des Schadens der Eigentümer des Fahrzeuges, jedoch, soweit ihn kein Verschulden trifft, nur mit dem Fahrzeuge und der Fracht.

§ 61. Wo die Benutzung nicht schiffbarer Wasserläufe für den öffentlichen Verkehr, namentlich das Befahren mit Kähnen oder ähnlichen kleinen Fahrzeugen, oder die Benutzung zur Flößerei gemeinüblich oder besonders zugelassen ist, bleiben diese Arten der Benutzung allgemein gestattet. Auch können sie im Falle eines überwiegenden wirtschaftlichen Bedürfnisses vom Oberpräsidenten unter Zustimmung des Wasseramtes neu zugelassen werden. Die über Neuzulassung der Flößerei ergehenden Flößereiordnungen bedürfen der Genehmigung des zuständigen Ministers.

Trotz zahlreicher Mängel im Detail der Vorschriften muß doch anerkannt werden, daß der preußische Gesetzesentwurf im großstaatlichen Geiste die Grundlagen des Wasserverkehrsrechts sicherstellt; und vor allem mit Rücksicht auf die uns hier beschäftigende Materie in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise Sicherheit herzustellen geeignet ist über das räumliche Geltungsgebiet des Binnenschiffahrtsgesetzes in Preußen. Ein ausschlaggebender Punkt für die klare Handhabung des Reichsgesetzes, der aber bei der legislativen Behandlung des Gesetzes im Reichstage gänzlich außer Betrachtung blieb.

Bei der nach gegenwärtigem Rechtszustande herrschenden Unsicherheit des Kriteriums der thatsächlichen Natur eines Gewässers mit Rücksicht auf die Eignung zur Schiffahrt entstanden in Preußen zahlreiche Kontroversen zwischen der Verwaltungspraxis und der Justiz.

Diesen machte das G. v. 20. VIII. 1883 über die Rechte der Strombauverwaltung ein Ende durch seine Abgrenzung des öffentlichen Stromlaufes vom privaten. Dementsprechend werden Privatflüsse, Seitenarme und andere Nebengewässer im landrechtlichen wie im Gebiete des gemeinen und des rheinischen Rechts stets nur soweit, als der künstliche Schiffsverkehr reicht, zu öffentlichen Gewässern gerechnet (Entscheidung des Obertribunals vom 13. XII. 1849, Bd. 18, S. 529). Aber auch dort wirkt die Uebertragung des öffentlichen Charakters keineswegs zerstörend ein auf alle früheren privaten Rechtsverhältnisse; vielmehr bleiben alle früheren privaten Berechtigungen insoweit unverändert, als sie mit der neuen Benutzung

des Flusses vereinbar sind (A.L.R. II, 15, §§ 41, 46, 49, 50). Wird ein Privatfluß dagegen durch Naturgewalt bis zur Schiffbarkeit erweitert, so ist er vollständig ein öffentlicher Strom geworden. Dagegen verlieren nach bayerischem Recht (G. v. 28. V. 1852) Flüsse, welche aufhören zur Schiff- und Floßschiffahrt zu dienen, dadurch die Eigenschaft öffentlicher Gewässer nicht.

Die öffentlichrechtlich wie privatrechtlich nunmehr besonders wichtige räumliche Abgrenzung der Binnenschiffahrt von der Küsten- und Seeschiffahrt erfolgt durch landespolizeiliche Feststellung der Schiffahrtsreviere der Hafen- und Binnengewässer im Küstengebiet und im Wassergebiet der größeren Stromläufe. Eine beschränkte reichsrechtliche Grundlage für die hier in Rede stehende Abgrenzung der Gewässer ist gegeben durch § 1 der Vorschriften des Bundesrates über die Registrierung der Kauffahrteischiffe vom 13. XI. 1873 (R.G.Bl. S. 367).

5. **Die öffentlichrechtlichen Grundlagen des Deutschen Binnenschiffahrtsrechts.** Innerhalb der im vorstehenden gegebenen örtlichen Begrenzung ist die Binnenschiffahrt allen Personen frei zugänglich nach Maßgabe der durch das R.G. v. 15. VI. 1895 in Verbindung mit anderen reichs- und landesrechtlichen Vorschriften geschaffenen Voraussetzungen. Legen wir unserer Darstellung der der Pflege und rechtlichen Ordnung des Binnenschiffahrtsverkehrs dienenden staatlichen Einrichtungen, deren Fülle die rechtliche Uebersicht sehr erschwert, ein hier unentbehrliches System zu Grunde, so läßt sich der gesamte Rechtsstoff unter Ausscheidung der das private Vermögensrecht betreffenden Punkte nach folgenden, Gesetzgebung und Praxis leitenden Gesichtspunkten gruppieren. Die von Reich oder Staat nach reichsverfassungsmäßiger Kompetenzabgrenzung ausgehende rechtliche Einwirkung betrifft entweder:

A. die Rechtslage und Rechtsverhältnisse des zur Binnenschiffahrt bestimmten Schiffes;

oder

B. die Rechtsverhältnisse der Schiffsbesatzung;

oder endlich

C. die rechtliche Kontrolle des ordnungsmäßigen Verlaufs der Fahrt.

Rings um jeden dieser drei Begriffe: Schiff, Schiffer und Fahrt — zu denen bei Betrachtung der privatrechtlichen Seite der Materie noch die aus dem Eigentum am Schiff und der Fracht, aus deren Rechtsverhältnissen, deren Entstehung, Belastung, Uebergang und Untergang, Versicherung ꝛc. hervorgehenden hinzutreten — hat sich im Rahmen des modernen Binnenschiffahrtsrechts, genau wie im System des Seeschiffahrtsverkehrs (s. meine Darstellung der Materie im 2. Bande des Handbuchs des Völkerrechts, herausg. von v. Holtzendorff, S. 519 fg.), eine reiche Zahl selbständiger Rechtsgedanken und Rechtsinstitute ausgebildet, deren ausgeprägteste Erscheinungen die folgende Darstellung für die deutsche Binnenschiffahrt in eine systematische Uebersicht und Darstellung bringen soll.

A. Die Rechtsverhältnisse des Schiffes. Die behördliche Aufsicht über die Schiffe, welche zum Betriebe der Binnenschiffahrt gebraucht werden sollen, erstreckt sich in der Hauptsache auf Eigentumsverhältnisse, Beschaffenheit, Heimat, Registrierung und urkundliche Legitimierung im Verkehr.

In zwei wesentlichen Punkten, die aus der Verschiedenheit aller in Betracht kommenden Verhältnisse sich ergeben, weicht in Ansehung des Schiffsrechts das in Geltung stehende deutsche Seerecht von dem nunmehr in Kraft getretenen Binnenschiffahrtsrechte ab: in Bezug auf die wirtschaftliche Bestimmung des Schiffes und in Bezug auf die nationale Staatsangehörigkeit des Eigentümers.

Während das Seerecht den ganzen Komplex seiner relevanten Normen lediglich für die zum Erwerb durch die Seefahrt bestimmten Schiffe der Bundesstaaten in Anwendung bringen läßt, ist die Einschränkung auf „zum Erwerb" bestimmte Schiffe im R.G. v. 15. VI. 1895 fallen gelassen. Als Schiffe im Sinne dieses Gesetzes sind alle Fahrzeuge anzusehen, welche zur Schiffahrt verwendet und nach dem allgemeinen Sprachgebrauch als Schiffe bezeichnet zu werden pflegen. Gewöhnliche Boote, Nachen, Gondeln und ähnliche kleine Fahrzeuge, welche zu Lustfahrten oder zum Uebersetzen von Personen benutzt zu werden pflegen, fallen daher nicht unter das Gesetz. Eine Abgrenzung nach der Tragfähigkeit ist nur in Bezug auf die Eintragung der Schiffe in das Schiffsregister vorgesehen (§§ 120 ff.); im übrigen gelten die Bestimmungen, soweit nicht in einzelnen Beziehungen, wie hinsichtlich der Verpfändung (§§ 131 ff.) und der Zwangsvollstreckung (§ 136) etwas anderes angeordnet ist, für Schiffe jeder Art, insbesondere auch für die nicht in das Schiffsregister eingetragenen Schiffe. Als bezeichnend für die technische Entwickelung der deutschen Binnenschiffahrt dürfte der Umstand Erwähnung verdienen, daß ältere Entwürfe zur allgemeinen Bezeichnung aller zur Fluß- und Binnenschiffahrt bestimmten Fahrzeuge das Wort „Kahn" gebrauchen und im Anschluß an diese Ausdrucksweise vom Kahnregister, Kahnschiffer, Kahngläubiger ꝛc. sprechen. (S. hierzu besonders Labands gehaltvolle Studie über den Singelmannschen Entwurf eines Gesetzes zur Regelung der Verhältnisse der Fluß- und Binnenschiffahrt, Goldschmidts Zeitschrift, Bd. 15.)

Der Begriff des Schiffseigners nach § 1 als des hauptsächlichen Trägers der durch den Schiffahrtsbetrieb begründeten Rechte und Pflichten entspricht im wesentlichen demjenigen des Reeders im Seerecht. Er ist jedoch etwas weiter gefaßt, als dort. Im Art. 450 des Handelsgesetzbuches wird als Reeder nur der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes bezeichnet. Im Reichsgesetz ist dagegen von dem Erwerbszwecke abgesehen; als Schiffseigner soll vielmehr jeder Eigentümer eines Binnenschiffes gelten, welcher dasselbe zur Schiffahrt verwendet, auch wenn die Verwendung zu anderen als Erwerbszwecken erfolgt. Die beschränktere Bedeutung des seerechtlichen Begriffes erklärt sich vornehmlich daraus, daß im Rahmen des Handelsgesetzbuches die Schiffahrt zunächst nur insoweit, als sie den Zwecken des Handels dient, in Betracht zu ziehen war. Diese Rücksicht kommt für das Binnenschiffahrtsgesetz nicht in Betracht, und sachliche Gründe, welche es rechtfertigen könnten, den auf den Schiffseigner bezüglichen Bestimmungen nur die gewerblichen Schiffahrtsunternehmer zu unterwerfen, sind nicht vorhanden. Unter den Begriff des Schiffseigners fallen deshalb nicht bloß die Eigentümer der zur Güter- oder Personenbeförderung, sowie zur Schleppschiffahrt und Fischerei bestimmten Schiffe, sondern auch die Eigentümer von Lustyachten, von Hafenpolizeidampfern und ähnlichen im amtlichen Dienste benutzten Fahrzeugen.

Ob der Eigentümer eine physische Person oder irgend eine Gesellschaft oder juristische Person ist, macht für den Begriff des Schiffseigners keinen Unterschied (vergl. § 124 Abs. 2, § 125 Nr. 5). Ebenso ist es prinzipiell gleich, welcher Nationalität der Schiffseigner ist. Was die Anwendung des Gesetzes auf ausländische Schiffe betrifft, so entscheiden in dieser Beziehung die Grundsätze des internationalen Privatrechts (Motive).

Indem das R.G. v. 15. VI. 1895 in Ansehung des Binnenschiffahrtsbetriebes eine rechtliche Unterscheidung zwischen Deutschen und Reichsfremden hinsichtlich der Zulassung zum Betriebe nicht aufstellt, hat sich die Rechtsfähigkeit der Ausländer zwar nicht in der Praxis, wohl aber im Bestande der reichsrechtlichen und Vertragsnormen wesentlich verbessert. Diejenigen Gründe, welche maßgebend sind, ein deutsches Schiff unter dem Schutze des Deutschen Reiches nur dann der deutschen Handelsmarine eingliedern zu lassen, wenn das Schiff ganz im Eigentum solcher Personen oder Gesellschaften steht, welche seiner rechtlichen Einwirkung kraft staatsrechtlicher Bande der Angehörigkeit oder des Domizils unterstellt sind, wurzeln in der bestimmungsgemäßen Entfernung des Kauffahrteischiffes aus dem Bereiche der deutschen Staatsgewalt. Bei dem zur Personen- oder Güterbeförderung ausschließlich innerhalb der Staatsgebietsgrenzen gewidmeten Fahrzeug der Binnenschiffahrt ist die Möglichkeit rechtlicher Einwirkung der territorialen Staatsgewalt jedoch ununterbrochen gesichert. Die Herrschaft des Territorialitätsprinzips ließ daher den Eintritt fremder Staatsangehöriger und fremder Kapitalien in den Betrieb der deutschen Binnenschiffahrt rechtlich unbedenklich erscheinen. Das in den Kulturstaaten heute allseitig als geboten angesehene Prinzip der gleichen Rechtsfähigkeit des Ausländers in privatrechtlicher Beziehung hat damit innerhalb des deutschen Rechtslebens ein neues durch die Gesetzgebung gesichertes Anwendungsgebiet gefunden. Dadurch, daß im Reichsgesetz von der Aufstellung besonderer Bedingungen für die Zulassung der Fremden zu dem Betriebe der Binnenschiffahrt abgesehen worden, hat sich die Reichsgesetzgebung der in der Theorie des internationalen Rechts von sachkundiger Seite längst festgehaltenen Anschauung angeschlossen, daß es für den internationalen Verkehr meist mit empfindlichen Erschwerungen und Nachteilen verbunden ist, wenn die Rechtsfähigkeit der Ausländer in einzelnen Beziehungen von der im Heimatsstaate des Fremden (der Gesellschaft rc.) zu beobachtenden Reziprozität abhängig gemacht wird. Dieses verkehrshinderliche System des Code civil (Art. 11) konnte um so leichter vermieden werden, als bei nachweislicher Zurücksetzung der deutschen Reichsangehörigen durch die Gesetzgebung oder die Behörden eines auswärtigen Staates für die Anwendung der Retorsion fortan im deutschen Recht durch gesetzliche Bestimmungen Vorsorge getroffen ist. Im Art. 31 bestimmt das Einführungsgesetz zum B.G.B. über das „Vergeltungsrecht“: „Unter Zustimmung des Bundesrates kann durch Anordnung des Reichskanzlers bestimmt werden, daß gegen einen ausländischen Staat sowie dessen Angehörige und ihre Rechtsnachfolger ein Vergeltungsrecht zur Anwendung gebracht wird.“ (Vergl. dazu auch Art. 10 E.G.).

Die Vorschriften des Seerechts über die Reederei (H.G.B. 456—476) sind, wie bereits erwähnt, absichtlich nicht übernommen, da das geltende Recht ausreichende Gesellschaftsformen darbietet. Ueber das Verhältnis der Miteigentümer eines Binnenschiffes entscheidet daher das bürgerliche Recht.

Eine Neuerung von umfassender öffentlichrechtlicher Tragweite enthält § 6 durch die Feststellung eines besonderen Schiffsdomizils für die Binnenschiffahrt. „Das Gericht des Ortes, von dem aus die Schiffahrt mit dem Schiffe betrieben wird (Heimatsort), ist für alle gegen den Schiffseigner als solchen

zu erhebenden Klagen zuständig, ohne Unterschied, ob er persönlich oder nur mit Schiff und Fracht haftet.

Unter mehreren hiernach in Betracht kommenden Orten gilt als Heimatsort der Ort, wo die Geschäftsniederlassung, bei mehreren Niederlassungen die Hauptniederlassung und in Ermangelung einer Geschäftsniederlassung der Wohnsitz des Schiffseigners sich befindet.

Ist ein Heimatsort nicht festzustellen, so gilt als solcher der Ort, wo der Schiffseigner zur Gewerbesteuer oder Einkommensteuer veranlagt wird.

Die Anerkennung eines besonderen Schiffsdomizils ist auch bei der Binnenschiffahrt nicht zu entbehren. Sowohl für den Gerichtsstand (§ 6 Abs. 1), als auch in anderen Beziehungen, namentlich für die Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister (§ 123) und für den Umfang der gesetzlichen Vertretungsbefugnis des Schiffers (§§ 15, 16) ist der Heimatsort des Schiffes von Bedeutung.

Offenbar wird aber auch von eben diesem Orte aus die nach der Gliederung der territorialen Amtsorganisation sich gestaltende Einwirkung der öffentlichrechtlichen Behörden stattfinden. Für die Zwecke der gewerblichen Aufsicht, der Kontrolle, der Besteuerung, der Versicherung, des Zählungswesens und der Statistik, der Beurkundung des Personenstandes rc. ist das Schiffsdomizil fortan sicherlich nicht minder bedeutungsvoll, als in vermögens- und prozeßrechtlicher Beziehung.

Trotz der im § 6 getroffenen Vorschriften werden noch Fälle übrig bleiben, in welchen die Bestimmung des Heimatsortes Schwierigkeiten bereitet. Namentlich weist die Begründung des Entwurfs auf die rechtlich und wirtschaftlich bemerkenswerte Thatsache hin, daß es auf den Strömen im Osten des Reichs Schiffer giebt, welche weder einen festen Wohnsitz, noch eine Niederlassung am Lande haben, sondern ganz auf ihrem Fahrzeug leben und sich mit demselben auch im Winter da aufhalten, wo ihr Gewerbebetrieb sie gerade hingeführt hat. Man wird darauf verzichten müssen, für solche Fälle ein objektives Merkmal des Heimatsortes aufzustellen. Verhältnisse der bezeichneten Art kommen immerhin nicht als Regel vor, und auch hier wird es doch möglich sein, einen bestimmten Ort zu bezeichnen, an welchem Schiffer und Schiff als „zu Hause" befindlich angesehen werden; der Umstand, daß der Schiffer an dem betreffenden Orte zur Steuer veranlagt oder zur Entrichtung der Beiträge zur Unfallversicherung herangezogen wird wird hierbei als ein wesentliches Merkmal in Betracht gezogen werden können.

In Bezug auf den Gerichtsstand des Heimatsortes ist im Absatz 1 des § 6 bestimmt, daß daselbst alle gegen den Schiffseigner als solchen gerichteten Klagen ohne Unterschied, ob der Schiffseigner beschränkt oder unbeschränkt für den Anspruch haftet, erhoben werden können. Die Vorschrift entspricht dem Art. 455 des Handelsgesetzbuchs und ist auch gegenüber den Bestimmungen der Civilprozeßordnung über die örtliche Zuständigkeit nicht überflüssig; denn der Schiffseigner wird am Heimatsorte nicht immer seinen Wohnsitz und auch nicht immer eine Niederlassung mit denjenigen Merkmalen besitzen, welche nach der Rechtsprechung zur Anwendung des § 22 der Civilprozeßordnung erforderlich sind. Der Gerichtsstand des § 6 ist selbstverständlich kein ausschließlicher. Mit demselben konkurrieren die sonst nach der Civilprozeßordnung begründeten Gerichtsstände; auch wird die Zuständigkeit der Rheinschiffahrts- und Elbzollgerichte durch den Entwurf nicht berührt. Zu weit geht der von einzelnen Seiten gemachte Vorschlag, für die Klagen gegen den Schiffseigner jedes Gericht, in dessen Bezirk sich das Schiff jeweilig befindet, für zuständig zu erklären. Hierfür besteht kein Bedürfnis und eine solche Einrichtung würde zu einer erheblichen Erschwerung des Schiffahrtsbetriebes führen. In Bezug auf ausländische Schiffe, für welche es sowohl an einem Gerichtsstande des Heimatsortes, als auch an einem allgemeinen Gerichtsstande des Schiffseigners im Inlande fehlt, genügt die Bestimmung des § 24 der Civilprozeßordnung über den Gerichtsstand des Vermögensbesitzes.

Die rechtliche Indifferenz des Binnenschiffahrtsverkehrs gegenüber der Staatsangehörigkeit des Schiffes — eine Indifferenz, die sich ausreichender, wie oben näher ausgeführt worden ist, aus der dauernden Unterwerfung des Binnenschiffes unter die territoriale Jurisdiktion des Aufenthaltsstaates erklärt — verschiebt auch die Bedeutung des Rechtsinstitutes der *Registrierung* und des *Schiffsregisters* selbst. Im Seeverkehr vermittelt die Eintragung des Schiffes in ihren Rechtsfolgen den staats- und völkerrechtlich wichtigen Zusammenhang des Schiffes mit dem Heimatsstaat; zu diesem Essentiale gesellt sich eine Fülle privatrechtlich bedeutungsvoller und verwertbarer Reflexwirkungen, die aber nicht im Vordergrunde der gesetzgeberischen Absicht bei Aufrichtung des Instituts standen. Ganz anders liegt die Sache im System des Binnenschiffahrtsrechts.

Die Einführung von Registern, in welche alle Fahrzeuge von einer bestimmten Größe einzutragen sind, ist bei der Binnenschiffahrt nicht minder ein Bedürfnis behördlicher Aufsicht, als bei der Seeschiffahrt. Wenngleich der Zweck, welchem das Schiffsregister für Seeschiffe in erster Linie dient, nämlich die Feststellung der Voraussetzungen für das

Recht zur Führung der Reichsflagge und die Anerkennung dieses Rechts durch Erteilung eines Certifikats der Registerbehörde, bei der Binnenschiffahrt zunächst nicht in Betracht kommt, so hat die Registrierung der Schiffe doch auch hier den wesentlichen Vorzug, für die Beteiligten ein zuverlässiges und allgemein zugängliches Mittel zur Auskunft über die thatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse der einzelnen Schiffe zu schaffen. Die Kenntnis der bezeichneten Verhältnisse ist sowohl für die Personen, welche Fracht- oder Versicherungsverträge abschließen, als auch für diejenigen, welche Ansprüche als Schiffsgläubiger gegen den Eigentümer des Schiffes geltend zu machen haben, von erheblichster Bedeutung. Hinsichtlich einzelner Stromgebiete haben bisher die Beteiligten aus Interessentenkreisen selbst, insbesondere Versicherungsgesellschaften, sich bemüht, für eine Zusammenstellung der betreffenden Angaben Sorge zu tragen; dadurch konnte aber ein öffentliches, auf gesetzlicher Grundlage beruhendes Schiffsregister nicht ersetzt werden. In Hamburg und Bremen hat deshalb die Landesgesetzgebung eingegriffen und die Anlegung von Registern für Binnenschiffe angeordnet. (Gesetz, betr. Register für Hamburgische Flußfahrzeuge v. 27. IV. 1885 (Hamb. Gesetz-Samml. S. 50); Bremisches Gesetz, betr. das Register für Flußschiffe, v. 15. XII. 1887 (Bremisches Gesetzblatt S. 147). Dem von den Beteiligten allseitig geäußerten Wunsche entsprechend erfolgte nunmehr die Einrichtung für das ganze Reichsgebiet.

In Bezug auf den Inhalt und die Führung des Registers konnten im allgemeinen die Bestimmungen des Gesetzes, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und die Befugnis zur Führung der Bundesflagge, vom 25. X. 1867 als Muster dienen. Dem früher laut gewordenen Vorschlage, die Bedeutung des Schiffregisters hinsichtlich der Rechtsverhältnisse am Schiffe nach Art eines Grundbuches zu erweitern, also außer der Verpfändung auch die Eigentumsübertragung von der Eintragung in das Register abhängig zu machen, und zugleich dem Inhalte des Registers öffentlichen Glauben zu gunsten der Erwerber von Rechten an dem Schiffe beizulegen — ist nicht stattgegeben. Für eine solche, mit den erheblichsten Weiterungen und Umständlichkeiten verbundene Einrichtung fehlt es an einem wirklichen Bedürfnisse. Auch die Rücksicht auf die Hebung des Schiffskredites, welche dem Vorschlage zu Grunde liegt, war nicht geeignet, eine Regelung in dem bezeichneten Sinne zu rechtfertigen. Von einer dem eigentlichen Realkredit vergleichbaren Ausnutzung kann bei Schiffen überhaupt nicht die Rede sein, und zwar schon deshalb nicht, weil durch die Möglichkeit des Vorhandenseins gesetzlicher Pfandrechte, die aus dem Schiffsregister nicht zu ersehen sind, einer derartigen Verwertung des Schiffes engere Grenzen gezogen sind. Das Reichsgesetz hat deshalb davon abgesehen, die Schiffe in dieser Hinsicht wie unbewegliche Sachen zu behandeln, und sich bezüglich der Eintragung des Eigentumsüberganges auf das dem Gesetze vom 25. X. 1867 zu Grunde liegende System beschränkt, wonach die Anmeldung der betreffenden Thatsachen durch Strafandrohung gesichert wird.

Während das 5. Buch des H.G.B. „Vom Seehandel" mit den Bestimmungen über das Schiffsregister beginnt, sind in dem vorliegenden Gesetze die Bestimmungen über dasselbe den vorausgehenden acht Abschnitten nachgestellt, um keinen Zweifel darüber zu lassen, daß diese Abschnitte ohne Rücksicht auf die Registrierungsfähigkeit der Schiffe zur Anwendung kommen.

Die verkehrsrechtlich hier besonders in Betracht kommenden Vorschriften des Reichsgesetzes sind die folgenden:

120. Für Dampfschiffe und andere Schiffe mit eigener Triebkraft, deren Tragfähigkeit mehr als 15 000 kg beträgt, sowie für sonstige Schiffe mit einer Tragfähigkeit von mehr als 20 000 kg sind Schiffsregister zu führen.

121. Das Schiffsregister wird bei dem zur Führung des Handelsregisters zuständigen Gerichte geführt.

Die Landesregierungen sind befugt, die Führung des Registers für die Bezirke mehrerer Gerichte einem von diesen zu übertragen oder mit derselben da, wo die Führung der Register für Seeschiffe anderen Behörden obliegt, die letzteren zu betrauen.

122. Das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht ist während der gewöhnlichen Dienststunden einem Jeden gestatten (vergl. R.G. v. 25. X. 1867, § 4). Von den Eintragungen können gegen Erlegung der Kosten Abschriften gefordert werden, die auf Verlangen zu beglaubigen sind.

123. Jedes Schiff ist bei der Registerbehörde des Heimatsortes zur Eintragung in das Schiffsregister anzumelden.

124. Die Verpflichtung zur Anmeldung liegt dem Eigentümer des Schiffes und, wenn mehrere Miteigentümer vorhanden sind, einem jeden von ihnen ob.

Bei einer offenen Handelsgesellschaft, einer Kommanditgesellschaft oder einer Aktienkommanditgesellschaft sind die persönlich haftenden Gesellschafter, bei einer juristischen Person, einer Aktiengesellschaft, einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder einer eingetragenen Genossenschaft die gesetzlichen Vertreter zur Anmeldung verpflichtet.

Sind mehrere Verpflichtete vorhanden, so genügt die Anmeldung durch einen von ihnen.

125. Die Anmeldung muß enthalten:

1) die Gattung und das Material sowie den Namen, die Nummer oder die sonstigen Merkzeichen des Schiffes;

2) die Tragfähigkeit und bei Dampfschiffen oder sonstigen Schiffen mit eigener Triebkraft die Stärke des Motors;

3) die Zeit und den Ort der Erbauung;

4) den Heimatsort;

5) den Namen und die nähere Bezeichnung des Eigentümers oder der Miteigentümer und im letzteren Falle die Größe des Anteiles eines jeden Miteigen-

tümers; bei Handelsgesellschaften genügt, auch soweit sie nicht juristische Personen sind, die Angabe der Firma und des Sitzes der Gesellschaft;

6) den Rechtsgrund, auf welchem das Eigentum oder die Eigentumsanteile beruhen.

Die Angaben sind glaubhaft zu machen.

126. Jedes Schiff wird in das Schiffsregister unter einer besonderen Ordnungsnummer eingetragen.

Die Eintragung hat die im § 125 bezeichneten Angaben und den Tag der Eintragung zu enthalten.

Ueber die Eintragung wird von der Registerbehörde eine Urkunde (Schiffsbrief) erteilt, in welche der vollständige Inhalt der Eintragung aufzunehmen ist.

127. Wenn Veränderungen in den eingetragenen Thatsachen oder Rechtsverhältnissen eintreten oder wenn das Schiff zu Grunde geht oder reparaturunfähig wird, so ist dies zur Eintragung in das Schiffsregister anzumelden.

In Bezug auf die Verpflichtung zur Anmeldung finden die Vorschriften der §§ 124, 125 entsprechende Anwendung. Zur Anmeldung der Veräußerung des Schiffes oder eines Anteiles an demselben ist der Erwerber verpflichtet.

Der Schiffsbrief ist mit der Anmeldung einzureichen; die Eintragung wird auf demselben durch die Registerbehörde vermerkt.

Im Falle der Verlegung des Heimatsortes aus dem Registerbezirke hat die Registerbehörde nach Vollzug der Eintragung den Schiffsbrief mit einer beglaubigten Abschrift des Registerinhalts der neuen Registerbehörde zur Bewirkung der Eintragung zu übersenden.

128. Das Gericht hat die Beteiligten zu den ihnen obliegenden Anmeldungen durch Ordnungsstrafen anzuhalten.

Das Verfahren bestimmt sich nach den Vorschriften, welche für die Verhängung von Ordnungsstrafen in betreff der Anmeldungen zum Handelsregister gelten.

129. Die Landesregierungen können bestimmen, daß auch Schiffe von einer geringeren als der im § 120 bezeichneten Tragfähigkeit in das Schiffsregister einzutragen sind. Auf die Anmeldung und Eintragung solcher Schiffe finden die Bestimmungen dieses Abschnittes gleichfalls Anwendung.

Das gemeine Recht für den gesamten Deutschen Binnenschiffahrtsverkehr, welches durch diese Neuordnung geschaffen wird, weicht in wesentlichen Punkten und vorteilhaft von dem bisherigen dürftigen System partikularrechtlicher Kontrolle der Binnenschiffahrt ab, wie solches beispielsweise für die sieben östlichen Provinzen Preußens in den Vorschriften über polizeiliche Bezeichnung der Flußfahrzeuge (Ministerielles Reglement vom 21. V. 1842, Instruktionen der Provinzial-Steuer-Direktionen, Erlaß des Ministers für Handel und Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 29. VI. 1872 ꝛc. S. Nassius, Die strom-, schiffahrts- und hafenpolizeilichen Verordnungen ꝛc. Stettin 1893, S. 176 fg.) gegeben war.

Im einzelnen waren für den Gang der neueren Gesetzgebung die folgenden aus dem Motivenberichte zum R.G. herauszuhebenden Hauptgesichtspunkte maßgebend.

Die Grenze für die Registerpflichtigkeit soll sich nach der **Tragfähigkeit** des Schiffes bestimmen, wodurch das Gesetz, betr. die Registrierung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 28. VI. 1873 (R.G.Bl. S. 184) für Seeschiffe den **Brutto-Rauminhalt** entscheiden läßt. Nur Schiffe von mehr als 50 cbm Raumgehalt bedürfen nach letzterem Gesetze der Eintragung in das Schiffsregister. Die abweichende Regelung im Binnenschiffahrtsgesetz beruht darauf, daß bei der Vermessung der Binnenschiffe im Allgemeinen nicht der Raumgehalt bestimmt wird, sondern unmittelbar die Tragfähigkeit, und zwar nach dem Gewichte, welches das Schiff von der unteren bis zu der oberen Schwimmebene sinken läßt. Die letztere Vermessungsmethode führt bei den Flußfahrzeugen infolge der größeren Gleichmäßigkeit der Schiffstypen zu einem hinreichend zuverlässigen Ergebnisse und wird auch aus dem Grunde bevorzugt, weil dieses Ergebnis für die Bedürfnisse des Verkehrs, insbesondere für die Festsetzung der Gebühren und Abgaben, die Berechnung der Liegegelder und Versicherungsprämien und ähnliche Zwecke unmittelbar verwendbar ist.

Die Tragfähigkeit von 15 Tonnen bei Dampfschiffen und anderen Schiffen mit eigener Triebkraft und von 20 Tonnen bei sonstigen Schiffen entspricht annähernd, wenn auch nicht genau, einem durchschnittlichen Bruttorauminhalte von 50 cbm. Nach § 3 der vom Bundesrat erlassenen Vorschriften über die Registrierung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. XI. 1873 (R.G.Bl. S. 367) sollen 50 cbm Bruttorauminhalt bei Segelschiffen gleich 22 Tonnen, bei Dampfschiffen gleich 15 Tonnen angesehen werden. Die über den Entwurf gehörten Sachverständigen haben bestätigt, daß die im § 120 gezogene Grenze genügt, um diejenigen Fahrzeuge, bei welchen die Registrierung als ein allgemeines Bedürfnis anzuerkennen ist, zu treffen.

Daß die Eintragung in das Schiffsregister nicht, wie in dem Gesetze vom 25. X. 1867, nur für die zum Erwerb durch die Schiffahrt bestimmten Schiffe, sondern für Schiffe jeder Art vorgeschrieben wird, ist eine notwendige Folgerung aus dem Begriffe des Schiffseigners, wie er durch § 1 des R.G. festgestellt ist. Uebrigens ist auch für Seeschiffe durch das R.G. v. 15. IV. 1885 (R.G.Bl. S. 89) die Registrierung bereits über den Kreis der in dem G. v. 25. X. 1867 bezeichneten Schiffe hinaus erstreckt worden.

Die **Führung des Schiffsregisters** ist in erster Linie den zur Führung des Handelsregisters zuständigen Gerichten übertragen, was sich mit Rücksicht auf die Verwandtschaft beider Obliegenheiten rechtfertigt und auch der Einrichtung entspricht, welche in betreff des Registers für Seeschiffe in einem Teile der Bundesküstenstaaten besteht.

Auf Grund der von den Bundesstaaten

erlassenen Ausführungsvorschriften (s. dieselben bei Mittelstein a. a. O.) zu dem R.G. v. 15. VI. 1895 ist die Führung der Schiffsregister übertragen:

in Anhalt (Ministerialverordnung v. 12. XII. 1895, Anh. Gesetzsammlung Nr. 974 S. 13) den Amtsgerichten;

in Baden (Ministerialverordnung v. 23. XII. 1895) den Amtsgerichten;

in Bayern (Bekanntmachung des b. Staatsministeriums, der Justiz vom 19. XII. 1895) den Landgerichten;

in Braunschweig (Höchste V. v. 16. XII. und Bekanntmachung v. 18. XII. 1895) den Amtsgerichten;

in Bremen (V. v. 28. XII. 1895) dem Amtgericht;

in Elsaß-Lothringen (Allg. Verfügung v. 21. XII. 1895) den Landgerichten;

in Hamburg (Senatsverordnung v. 27. XII. 1895) der Deputation für Handel und Schiffahrt;

in Hessen (Großh. V. v. 23. XII. 1895) den Amtsgerichten;

in Lübeck dem Amtsgericht;

in Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz den Amtsgerichten;

in Oldenburg (V. v. 24. XII. 1895) den Amtsgerichten;

in Preußen (Verfügung des Justizministers vom 2. XI. und 16. XI. 1895) den Amtsgerichten;

in Sachsen (V. v. 27. XII. 1895) den Amtsgerichten.

Der Inhalt der Anmeldung (§ 125 Abs. 1) und der Eintragung (§ 126 Abs. 1, 2) ist im wesentlichen derselbe, wie bei dem Register für Seeschiffe (G. v. 25. X. 1867 § 6), jedoch unter Ausscheidung der nur für die Frage der Flaggenführung erheblichen Umstände. Die Eintragung des Namens des Schiffes ist nur für den Fall vorgeschrieben, daß das Schiff überhaupt einen solchen führt, was bei Flußschiffen nicht überall gebräuchlich ist. In Ermangelung eines Namens genügt die Angabe der sonstigen, zur Feststellung der Identität des Schiffes dienenden Merkzeichen. Was die Eintragung des Eigentümers betrifft, so versteht es sich, daß, wenn das Schiff einer Aktiengesellschaft, einer eingetragenen Genossenschaft oder einer sonstigen Gesellschaft mit juristischer Persönlichkeit gehört, die zur Kennzeichnung der Gesellschaft notwendigen Angaben (Sitz und Firma) aufzunehmen sind. Aber auch bei offenen Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften darf diese Art der Eintragung als ausreichend gelten. Die Aufführung aller einzelnen Gesellschafter, wie sie der § 6 Nr. 5 des G. v. 25. X. 1867 in der Fassung des G. v. 23. XII. 1888 (R.G.Bl. S. 300)] vorschreibt, führt zu erheblichen Umständlichkeiten und kann bei der Registrierung der Binnenschiffe, für welche die Person und Nationalität der einzelnen Gesellschafter in keiner Weise, wie für Seeschiffe, von Erheblichkeit ist, entbehrt werden.

Daß die für die Anmeldung vorgeschriebenen Angaben glaubhaft gemacht werden (§ 125 Abs. 2), ist nicht zu entbehren, wenn das Schiffsregister, seinem Zweck gemäß, den Beteiligten zuverlässige Auskunft über die eingetragenen Schiffe gewähren soll. Bei der ersten Anmeldung eines neu gebauten Schiffes wird in der Regel die Vorlegung des Meßbriefes genügen, in anderen Fällen wird es auch der Beibringung der Erwerbsurkunden oder in Ermangelung solcher einer Bescheinigung der Ortsbehörde über das Eigentum am Schiffe bedürfen.

Ueber die Frage der Registrierung der Ausländern gehörigen Binnenschiffe im Schiffsregister dürfte nach dem Wortlaute des Reichsgesetzes kaum ein Zweifel sein. Zutreffend weist zu dieser, und zwar nicht bloß für die vermögensrechtliche Seite, wichtigen Frage Mittelstein auf den Umstand hin (Kommentar S. 277), daß im § 123 des R.G. ganz allgemein die Anmeldung eines jeden registerpflichtigen (§§ 120, 129) Binnenschiffes bei der Registerbehörde seines Heimatsortes verlangt wird; einen Heimatsort (§ 6) in Deutschland kann aber auch ein Ausländer haben. Es werden daher die §§ 120 ff. ohne Unterschied der Nationalität der Schiffseigner anzuwenden sein (ebenso Förtsch, Note 2 zu § 123, und badische Verordnung, die Führung der Schiffsregister betreffend, vom 23. XII. 1895, § 9), jedoch mit der Ausnahme, daß Binnenschiffe, welche etwa schon im Auslande registriert sind, nicht nochmals in Deutschland einzutragen sind. Wenn es noch in der Begründung S. 138 heißt: „indem die Anwendbarkeit des § 136 sich auf registrierte Schiffe beschränkt, ist sie ferner auch für alle ausländischen Schiffe ausgeschlossen“, so kann daraus kein Gegenargument entnommen werden, denn in ein deutsches Binnenschiffsregister eingetragene Schiffe sind keine „ausländischen“ Schiffe.

In dem Gesetze, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe, vom 25. X. 1867, sind insoweit, als es sich um die erste Eintragung eines Schiffes handelt, Strafbestimmungen zur unmittelbaren Erzwingung der Eintragung nicht vorgesehen. Bei Seeschiffen bedarf es dessen auch nicht, weil durch die vorgängige Eintragung des Schiffes in das Schiffsregister die Ausübung des Rechts zur Führung der Reichsflagge bedingt, damit aber von selbst eine ausreichende Gewähr für die Bewirkung der Anmeldung gegeben ist. Andererseits tritt nach dem erwähnten Gesetz, wenn die Anmeldung einer Veränderung der im Schiffsregister eingetragenen

Thatsachen unterbleibt, nicht, wie in dem Verfahren bezüglich der Anmeldungen zum Handelsregister, eine bloße Ordnungsstrafe ein, — sondern Unterlassung einer solchen Anmeldung ist mit öffentlicher Strafe bedroht, weil ein erhebliches öffentliches Interesse daran besteht, daß derartige Veränderungen, die unter Umständen auf das Recht zur Führung der Reichsflagge von Einfluß sein können, ohne Verzug zur Eintragung gebracht werden (G. v. 25. X. 1867, § 15). Diese Gesichtspunkte treffen für Binnenschiffe weder in der einen noch in der anderen Richtung zu. Der Entwurf sieht deshalb behufs Erzwingung der Anmeldungen nur ein Ordnungsstrafverfahren nach Maßgabe der für die Anmeldungen zum Handelsregister geltenden Bestimmungen vor.

Das Reichsgesetz hat entgegen den seerechtlichen Bestimmungen, alle für die Frage der Flaggenführung erheblichen Umstände aus dem Bereiche seiner Normen ausgeschieden.

Die Flagge, als das völkerrechtlich wichtigste Qualifikationszeichen des Seeverkehrs, hat aus den wiederholt erwähnten Gründen für die Binnenschiffahrt keinerlei rechtliche Bedeutung, ihr Gebrauch ist res merae facultatis und wird zumeist nur dekorativen Zwecken nach ortsüblichem Gebrauche dienen.

Aeltere Vorschläge, wonach Bestimmungen über die Flaggenführung der Binnenschiffe durch Kaiserl. Verordnung mit Zustimmung des Bundesrates getroffen werden können, haben im Reichsgesetz als entbehrlich keine Berücksichtigung gefunden. Es bleibt daher nach wie vor für die Materie das Landesrecht maßgebend. Eine irgendwie zulängliche Sammlung des einschlägigen Quellenmaterials fehlt bisher gänzlich. Soweit dessen Entwickelung partikularrechtlich verfolgt werden kann, fehlt auch auf allen Seiten, wie es scheint, die Annahme, daß hier ein Bedürfnis nach Rechtsvorschriften zwingender Natur vorhanden sei. Für Preußen wenigstens kann den Anordnungen (K. Kabinettsordres vom 22. V. 1818 und 12. III. 1823, Ministerialerlaß vom 14. XI. 1834 bei Naſſius a. a. O. S. 182), welche, von der behördlichen Wahrnehmung ausgehend, „daß die preußischen Schiffer auf den Strömen fortgefahren haben, Flaggen nach eigenem Belieben zu führen“ und diese verwarnt „das Gebot, wonach sie nur die ordentliche preußische Landes- oder Handelsflagge führen dürfen, zu übertreten“ — nur noch soweit wirksame Kraft zuerkannt werden, als durch Art. 55 der Reichsverfassung an die Stelle der partikularrechtlichen Handelsflagge die schwarz-weiß-rote Flagge der deutschen Handelsmarine getreten und daher der Gebrauch auch dieser Farben seitens der Binnen- und Stromschiffer als gesetzlich zugelassen angesehen werden muß. Die Führung der Landesflagge eines anderen deutschen Bundesstaates wird aber auch preußischen Schiffern, die ein in einem anderen Bundesstaate ins Schiffsregister eingetragenes Schiff führen, nach den für das Bundesindigenat geltenden Grundsätzen fortan nicht mehr auf Grund jener obsolet gewordenen Rechtsvorschriften mit Strafe belegt werden dürfen. Allerdings wird aber das in einem deutschen Schiffsregister eingetragene Binnenschiff, auch wenn es im Eigentum fremder Staatsangehöriger, Gesellschaften ꝛc. steht, zur dauernden Führung fremder Landesfarben nicht berechtigt sein.

Der Schluß wird e contrario aus den Vorschriften zu ziehen sein, welche für die internationale Flußschiffahrt auf Grund der bestehenden Schiffahrtsakte bestehen und auf den konventionellen Flüssen den ständigen Gebrauch der fremden Flagge fremden Schiffen naturgemäß freistellen. Als typisch mag hierfür citiert werden die Vorschrift der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. X. 1868 Art. 2.

Art. 2. Die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe und die vom Rheine herkommenden Holzflöße können auf jedem ihnen beliebigen Wege durch das niederländische Gebiet, vom Rheine in das offene Meer oder nach Belgien und umgekehrt fahren.

Sollte durch Naturereignisse oder Kunstanlagen einer der Wasserwege, welche die Verbindung des Rheines mit dem offenen Meere über Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis und Brielle vermitteln, in der Folge für die Schiffahrt unbrauchbar werden, so soll die zu dessen Ersatz der niederländischen Schiffahrt angewiesene Wasserstraße auch der Schiffahrt der übrigen Uferstaaten offen stehen.

Als zur Rheinschiffahrt gehörig soll jedes Schiff betrachtet werden, welches zur Führung der Flagge eines der Rheinuferstaaten berechtigt ist und sich hierüber durch eine von der betreffenden Behörde ausgestellte Urkunde auszuweisen vermag.

Die urkundliche Legitimierung des Schiffes im Binnenverkehr bedarf nicht der umfassenden Kautelen, welche das Flaggenrecht im ausländischen Betriebe notwendig fordert. Von den Schiffspapieren, welche, von der zuständigen Heimatsbehörde ausgefertigt, öffentlichen Glauben genießend, jedem Dritten gegenüber den Nachweis der Thatsachen erbringen, welche in ihnen zur Verzeichnung gelangt sind, kommt hier nur der Schiffsbrief in Betracht. In dem nach der Eintragung des Schiffes zu erteilenden Schiffsbriefe wird unter dem Siegel des Amts- (bezw. Landgerichts ꝛc.) und der Unterschrift des Richters durch die unterzeichnete Behörde bezeugt, „daß in das von derselben nach dem Gesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. VI. 1895 geführte Schiffsregister das nachbenannte Schiff unter Nr. ...

auf Grund glaubhafter Nachweisungen am ..ten ... eingetragen ist, wie fogt": ....

Dieser Schiffsbrief, welcher nach § 126 Abs. 3 dem Eigentümer seitens der Registerbehörde zu erteilen ist, soll den Schiffseigner oder Schiffer in die Lage setzen, sich dritten Beteiligten und den Behörden gegenüber jederzeit über die in das Register eingetragenen Thatsachen und Verhältnisse auszuweisen, weshalb alle Aenderungen in ihn einzutragen sind (§ 127 Abs. 3), sowie insbesondere auch die auf Pfandrechte und Pfändungen bezüglichen Vermerke (§ 131 Abs. 4, § 132 Abs. 3, § 136 Nr. 1).

Die nach den geltenden Verordnungen oder den Schiffahrtsverträgen von den Verwaltungsbehörden auszustellenden sonstigen Schiffspapiere (Meßbriefe, Schiffspatente, Schiffsatteste u. dergl.) behalten daneben ihre rechtliche Bedeutung.

Die Führung des Schiffsbriefes an Bord ist durch das Reichsgesetz jedoch nicht obligatorisch gemacht; die Motive geben der Ansicht des Gesetzgebers dahin Ausdruck, daß Vorschriften über die Pflicht des Schiffers, den Schiffsbrief stets auf dem Schiffe mitzuführen, nicht in das Gesetz gehören, sie könnten nötigenfalls im Wege schiffahrtspolizeilicher Anordnung getroffen werden.

In Ermangelung solcher ist der Schiffer trotz § 8 des R.-G. nicht verpflichtet, den Schiffsbrief als Teil der Schiffspapiere an Bord zu bringen. In diesem Falle tritt auch nicht eine öffentlichrechtliche Beurkundung der Indentität des Schiffes ein, sondern die nach dem System der sicherheitspolizeilichen Vorschriften des Aufenthaltsstaates gebotenen persönlichen Legitimationsmittel des Schiffers reichen auch zur urkundlichen Legitimation des von ihm geführten Schiffes hin. — Hier überwiegen im Reichsgesetz offensichtlich die privatrechtlichen Gesichtspunkte; die Sicherheit des Verkehrs zumal auf den Wasserstraßen, welche mehrere deutsche Staatsgebiete durchziehen, hatte die Forderung begründet, daß zum mindesten Schiffe mit größerem Raumgehalt zur Führung des Schiffsbriefes reichsrechtlich angehalten würden. Für den Schiffahrtsverkehr auf den konventionellen Wasserstraßen ist die Führung des Schiffsattestes an Bord obligatorisch gemacht. Es ist den Hafen- und Polizeibehörden auf Erfordern jederzeit vorzuzeigen (S. Rheinschiffahrtsakte Art. 22).

Das Schiff ist ein befriedetes Besitztum. Es wird demselben daher der gleiche Schutz gegen gewaltsame Eingriffe zu Teil, wie dem Besitztum überhaupt (R.-St.G.B. § 342 in Verbindung mit §§ 123, 124), doch besteht in betreff der Schiffe ein Durchsuchungsrecht der Zoll- und Steuerbeamten, der Hafen- und Revierbeamten nach Maßgabe der einschlägigen Spezialnormen.

Eine Arrestfreiheit segelfertiger Binnenschiffe ist im geltenden Rechte nicht begründet (siehe darüber Mittelstein in Böhms Zeitschrift für internationales Recht, Bd. II, S. 272–273). Von der Aufnahme des Art. 446 Abs. 1 des H.G.B., welche die Arrestfreiheit segelfertiger Seeschiffe zuläßt, ist absichtlich Abstand genommen worden.

B. Die Verhältnisse der Schiffsbesatzung. In den personenrechtlichen Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes ist der Kreis derjenigen Verwaltungs-Einrichtungen keineswegs erschöpft, welche dazu bestimmt sind durch rechtliche Kontrolle und Fürsorge den in der eigentümlichen Natur der Binnenschiffahrt begründeten besonderen Verhältnissen der Schiffsbesatzung Rechnung zu tragen. — Die wichtigsten hier einzielenden Vorschriften des Reichsgesetzes sind die folgenden, bei denen wir zur Vergleichung auf diejenigen handels- und gewerberechtlichen Bestimmungen unten hinweisen, welche eine Anlehnung ermöglichten oder eine grundsätzliche Ablehnung, entsprechend der besonderen Eigenart des Binnenschiffahrtsbetriebes forderten.

§ 3. Der Schiffseigner ist für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt [1]).

Zur Schiffsbesatzung gehören der Schiffer, die Schiffsmannschaft (§ 21) und alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen mit Ausnahme der Zwangslootsen [2]).

§ 21. Zur Schiffsmannschaft gehören mit Ausnahme des Schiffers die zum Schiffahrtsdienste auf dem Schiffe angestellten Personen der Schiffsbesatzung, insbesondere die Steuerleute, Bootsleute, Matrosen, Schiffsknechte, Schiffsjungen, Maschinisten und Heizer [3]).

Die Schiffsmannschaft untersteht der Gewerbeordnung [4]).

§ 22. Die Verpflichtung des Schiffsmannes zum Dienstantritte beginnt, wenn nichts Anderes verabredet ist, mit dem Abschlusse des Dienstvertrages. Tritt der Schiffsmann den Dienst nicht binnen vierundzwanzig Stunden an, so braucht er nicht mehr angenommen zu werden. Der Anspruch des Schiffseigners auf Schadenersatz wird hierdurch nicht berührt [5]).

§ 23. Der Schiffsmann ist verpflichtet, in Ansehung des Schiffsdienstes den Anforderungen des Schiffers Folge zu leisten und jederzeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragenen Arbeiten zu verrichten [6]).

Er darf das Schiff ohne Erlaubnis des Schiffers nicht verlassen.

Verunglückt das Schiff, so hat der Schiffsmann für Rettung der Personen und ihres Gepäcks, sowie für Sicherstellung der Schiffsteile, der Gerätschaften und der Ladung den Anordnungen des Schiffers gemäß nach besten Kräften zu sorgen.

---

1) Vergl. H.G.B. Art. 451.
2) Vergl. H.G.B. Art. 445.
3) Vergl. Seemannsordnung § 3, H.G.B. Art. 528, 554.
4) Zusatz auf Vorschlag der Reichstagskommission.
5) Seemannsordnung §§ 28, 29.
6) Ebenda §§ 30, 32.

§ 24. Wenn über die Zeit der Lohnzahlung nichts Anderes vereinbart ist, so kann der Schiffsmann am Schlusse jeder zweiten Woche die Auszahlung des verdienten Lohnes verlangen [1]).

§ 25. Hinsichtlich der Aufkündigung eines auf unbestimmte Zeit eingegangenen Dienstverhältnisses sowie hinsichtlich der Voraussetzungen, unter welchen dem Schiffseigner und dem Schiffsmanne das Recht zusteht, die Auflösung des Dienstverhältnisses vor Ablauf der vertragsmäßigen Zeit und ohne Innehaltung einer Kündigungsfrist zu verlangen, finden die Bestimmungen der §§ 122 bis 124a der Gewerbeordnung mit der Maßgabe Anwendung, daß die sofortige Entlassung des Schiffsmannes (§ 123 der Gewerbeordnung) auch stattfinden kann, wenn der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch den Eintritt des Winters verhindert wird.

Nach Antritt der Reise ist der Schiffsmann verpflichtet, bis zur Beendigung der Reise und zur Entlöschung des Schiffes im Dienste zu bleiben, es sei denn, daß ein den sofortigen Austritt rechtfertigender Grund vorhanden ist.

Wird das Dienstverhältniß vor der Ankunft des Schiffes am Bestimmungsorte während der Reise aufgehoben, so hat der Schiffsmann Anspruch auf die Kosten der Rückreise nach dem Orte, an welchem er in Dienst getreten ist. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der Schiffsmann sich einer Handlung schuldig gemacht hat, welche geeignet ist, seine sofortige Entlassung zu rechtfertigen.

Ist ein die sofortige Entlassung rechtfertigender Grund nicht vorhanden, so kann der Schiffsmann zwar jederzeit seines Dienstes enthoben werden, jedoch unbeschadet seiner Entschädigungsansprüche für die Zeit bis zum Ende der vertragsmäßigen Dauer des Dienstverhältnisses oder bis zum Ablaufe der Kündigungsfrist.

Wie das Seerecht operiert in dem vorangeschickten Quellenmaterial auch das Binnenschiffahrtsgesetz mit den beiden Begriffen der Schiffsbesatzung und der Schiffsmannschaft. Die Begriffe sind von verschiedener Länge und verschiedener technischer Bedeutung. Unter Schiffsbesatzung ist die Gesamtheit der Personen zu verstehen, welche auf einem Schiffe ein Amt oder einen Dienst haben. Es gehören dazu der Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen (D.H.G.B. Art. 445). Die zuletzt genannten Personen können höhere Dienste zu versehen haben, wie die Aerzte, Zahlmeister, Proviantmeister, welche auf größeren Passagierschiffen vorkommen, die Maschinisten der Dampfschiffe; oder auch niedere, wie die Aufwärter, Köche (auf den größeren Passagierschiffen), Heizer. Sie sind in betreff der Rechte und Pflichten der Schiffsmannschaft durch das Gesetz gleichgestellt, ohne Unterschied, ob sie vom Schiffer oder Reeder angenommen sind (Seemannsordnung § 3); sie haben daher auch den Anordnungen des Schiffers in Ansehung des Schiffsdienstes unweigerlich Folge zu leisten.

Die Schiffsmannschaft dagegen umfaßt den Personenkreis derjenigen, welche berufsmäßig zur Bedienung eines Schiffes da sind, sie bilden die Bemannung zum Schiffahrtsdienst. Die Schiffsmannschaft steht unter den Anordnungen, unter der Befehlsgewalt des Schiffers: der Schiffer selbst gehört also nicht zu jenem Personenkreis, wohl aber sind hierhin namentlich auch die Maschinisten und Heizer gerechnet, was nach der Seemannsordnung § 3 nicht der Fall ist. Sonstige Mitglieder der Schiffsbesatzung, welche nichts mit dem eigentlichen Schiffahrtsdienst zu thun haben, wie namentlich Aufwärter, Köche (falls sie nicht, wie oft, gleichzeitig Matrosen sind), Kassierer 2c., gehören nicht zur Schiffsmannschaft, weshalb für sie nach wie vor das bürgerliche Recht gilt, nicht aber die §§ 21 —25 des Binnenschiffahrtsgesetzes.

Die die Schiffsmannschaft begründende Dienstmiete bringt den Schiffsmann nicht in eine Art von Dienstbotenverhältnis zum Schiffseigner; ohne Rücksicht auf die Beschaffenheit des durch die Ereignisse und momentanen Bedürfnisse des Schiffahrtsbetriebes geforderten Dienstes und der Leistung steht die Schiffsmannschaft unter den verwaltungsrechtlichen Normen der Gewerbeordnung v. 21. VI. 1869. (Fassung vom Jahre 1891.) Daß die Schiffsmannschaft, soweit nicht die §§ 22—25 Abweichendes bestimmen, der Gewerbeordnung unterliegt, ist von besonderer Bedeutung für die Zuständigkeit der Gerichte in Bezug auf Streitigkeiten zwischen Schiffseigner resp. Schiffer und der Schiffsmannschaft. Daher findet hier das G. v. 29. VII. 1890, betr. die Gewerbegerichte, Anwendung. Für Streitigkeiten über den Antritt, die Fortsetzung oder die Auflösung des Arbeitsverhältnisses, über die Aushändigung oder den Inhalt eines Arbeitsbuchs oder Zeugnisses, sowie über die Leistungen und Entschädigungsansprüche aus dem Arbeitsverhältnisse u. dergl. (s. den § 3) sind daher unter Ausschluß der ordentlichen Gerichte, die Gewerbegerichte ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes zuständig, soweit nicht nach den internationalen Schiffahrtsverträgen die Zuständigkeit besonderer Gerichte begründet ist (Additionalakte zur Elbschiffahrtsakte vom 13. IV. 1844 § 47 und preußisches Gesetz, betr. die Elbzollgerichte, vom 9. VII. 1879 § 4). In Ermangelung eines zuständigen Gewerbegerichts greifen ferner die Bestimmungen über die auf Anrufen eines jeden Teils zugelassene vorläufige Entscheidung des Gemeindevorstehers Platz (§§ 71 ff. des Gesetzes über die Gewerbegerichte). Dem bei Streitigkeiten zwischen den in der Binnenschiffahrt beschäftigten Personen vorhandenen Bedürfnisse nach einem von den Förmlichkeiten des ordentlichen Rechtsgangs befreiten Verfahren ist hiermit genügt. Auch in Bezug auf

1) Anders Seemannsordnung §§ 36 ff.; vergl. aber auch Gew.-Ordn. §§ 115–119a

die örtliche Zuständigkeit blieb es bei den geltenden Vorschriften bewenden (Gesetz über die Gewerbegerichte §§ 25, 71). (Begr. S. 57.) Von den erwähnten besonderen Gerichten (vergl. Gerichtsverfassungsgesetz § 14) kommen hier nur die Elbzollgerichte in Betracht. Nach der Additionalakte § 47 unter 2c ist ein solches zuständig für „die Untersuchung und Entscheidung von Streitigkeiten zwischen den Eignern und Führern, den Dienstleuten und Zugknechten der Stromfahrzeuge über ihre Dienst- und Lohnverhältnisse", und zwar nach § 48 dann „wenn die streitenden Parteien in seinem Gerichtsbezirke anwesend sind und wenigstens eine derselben seine Amtsthätigkeit wegen derartiger Ansprüche anruft".

Der Abschluß des Dienstvertrages ist an keine Formalitäten gebunden (ebenso nicht der Heuervertrag des Seemanns); vergl. Gew.O. (Fassung des G. v. 1. VI. 1891) §§ 105, 107. Abgeschlossen wird der Vertrag von dem Schiffseigner. Hat der Schiffer hierzu keine Vollmacht, so ist er hierzu nur berechtigt außerhalb der Orte des § 15 und soweit die Ausführung der Reise die Anstellung erforderlich macht.

Im übrigen beschränkt sich das Reichsgesetz ähnlich wie der durch die Seemannsordnung aufgehobene Titel 4 des 5. Buches des Handelsgesetzbuches darauf, unter Feststellung des Begriffes der Schiffsmannschaft (§ 21) Bestimmungen über den Dienstantritt und die Folgen einer Verzögerung (§ 22), über die allgemeinen Dienstobliegenheiten des Schiffsmannes (§ 23), über die Löhnungstermine (§ 24), sowie über die Kündigung und über die Auflösung des Dienstverhältnisses durch Entlassung oder Austritt (§ 25) zu treffen. Wird das Dienstverhältnis vor der Ankunft des Schiffes am Bestimmungsort während der Reise aufgehoben, so hat der Schiffer Anspruch auf die Kosten der Rückreise nach dem Orte, an welchem er in Dienst getreten ist. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der Schiffer sich einer Handlung schuldig gemacht hat, welche geeignet ist, seine sofortige Entlassung zu rechtfertigen. Ist ein die sofortige Entlassung rechtfertigender Grund nicht vorhanden, so kann der Schiffer zwar jederzeit seines Dienstes enthoben werden, jedoch unbeschadet seiner Entschädigungsansprüche für die Zeit bis zum Ende der vertragsmäßigen Dauer des Dienstverhältnisses oder bis zum Ablaufe der Kündigungsfrist. Die Vorschriften lehnen sich vielfach an die Vorschriften der Seemannsordnung an, halten sich aber in einem wesentlich engeren Rahmen. Die zahlreichen, teils polizeilichen, teils disziplinären oder strafrechtlichen Bestimmungen der Seemannsordnung hängen meistens mit den besonderen Verhältnissen der Seeschiffahrt zusammen. Die Binnenschiffahrt kann mit Rücksicht auf die geringere Gefährlichkeit des Betriebes und auf die leichtere Möglichkeit des Ersatzes ungeeigneter Personen durch andere den größten Teil jener Vorschriften entbehren.

Eingehende Bestimmungen über Befähigungsnachweis und Arbeitskontrolle wurden darum ins Gesetz nicht aufgenommen, ausgenommen da, wo es sich um technisch oder vermöge der Gliederung des Dienstes an Bord, persönlich qualifizierte Dienstleistung handelt. Nach § 140 ist der Bundesrat befugt, Bestimmungen über den Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten für Binnenschiffe zu treffen. Bezüglich der Schiffahrt auf Seen, welche keine fahrbare Verbindung mit einer anderen Wasserstraße haben, steht die Befugnis der Landesregierung zu.

Sozialpolitisch bedeutungsvolle Meinungsverschiedenheiten traten besonders hervor bei Festsetzung der rechtlichen Stellung der Schiffsmannschaft gegenüber dem Schiffer. Bei der parlamentarischen Behandlung lag zu § 23 der Antrag vor, an Stelle des Abs. 2 zu sagen:

„Ohne Erlaubnis des Schiffers darf der Schiffsmann das Schiff nicht verlassen, doch darf ihm außer der Arbeitszeit, wenn nicht triftige Gründe vorliegen, diese Erlaubnis nicht verweigert werden. Auch ist ihm der Zeitpunkt der Rückkehr stets anzugeben. Ist dies unterblieben, so reicht der Urlaub bis zu dem Zeitpunkt, mit welchem am anderen Tage die Arbeit beginnt."

Die Antragsteller begründeten den Antrag mit dem Hinweis auf das jetzt bestehende Abhängigkeitsverhältnis des Bootsmanns von dem Schiffer. In der Arbeitszeit, wurde geltend gemacht, müsse der Bootsmann selbstverständlich seine Schuldigkeit thun und auf dem Schiffe verbleiben, aber außerhalb derselben dürfe man ihn nicht lediglich von der Gnade des Schiffers abhängig machen. Dem wurde von mehreren Seiten entgegengehalten, daß durch die Annahme des Antrages die Disziplin auf dem Schiffe in bedenklichster Weise gefährdet werde. Was habe man denn unter „triftige Gründe" zu verstehen, wer solle über das Vorhandensein solcher „triftigen Gründe" urteilen? Die soziale Stellung zwischen Schiffer und Bootsmann sei gar nicht so unterschiedlich, daß diese Leute sich nicht wie bisher in friedlicher Weise über ihre Ausgehezeit einigen sollten.

Der Inhalt des Antrages rufe nur bisher ungekannte Streitigkeiten hervor und er sei daher völlig entbehrlich. Nach Ablehnung des Antrages mit allen gegen 3 Stimmen erfolgte mit derselben Mehrheit die Annahme des Paragraphen nach der Regierungsvorlage.

Von denselben Antragstellern wurde beantragt, als § 23a einzufügen:

„Nach Eintritt der Nacht haben alle Schiffe, mit Ausnahme der Dampfschiffe ohne Anhang, an der nächsten zum Halten geeigneten Stelle ihre Fahrten einzustellen. An Sonn- und Feiertagen ist die Arbeit an Bord der Frachtschiffe nur in Fällen der Not gestattet."

In der Begründung des Antrages wurde auf die Ueberanstrengung der Bootsleute und namentlich des Heizerpersonals hingewiesen. Das Fahren bei Nacht müsse notgedrungen die Zahl der Havarien vermehren. während der Mangel an Sonntagsruhe die Kräfte des Schiffspersonals nicht zur richtigen Erholung kommen lasse. Diesen Ausführungen entgegen wurde von mehreren Seiten auf die Eigentümlichkeit des Schiffahrtsgewerbes verwiesen, das zunächst im Winter eine lange Zeit der Ruhe habe, oft länger, als dem Schiffsmann lieb sei. Dann aber ermangele es auch während der Betriebszeit an Ruhetagen nicht, schon infolge der Lade- und Löschzeit, wie oft aber werde außerdem auf die Gelegenheit, Ladung zu finden, unthätig gewartet; von der gesamten Betriebszeit verbringe ein Frachtschiff noch nicht ein Dritteil auf der Fahrt; die übrige Zeit entfalle auf den Aufenthalt an Lade- und Löschplätzen.

In der Kommission sowohl, wie bei den Plenarberatungen im Reichstage wurden diese über den Rahmen der Regierungsvorlage hinausgehenden, den individuellen Arbeitsverhältnissen des Schiffahrtsbetriebes wenig entsprechenden Anträge abgelehnt. Die die Beschränkung der Nachtarbeit, der Arbeit an Sonn- und Feiertagen betreffenden Vorschriften der Gew.O. v 21. VI. 1869 (in ihrer Gestaltung bis zum R.G. v. 1. VI. 1891 § 105a bis 105i) haben daher für den Binnenschiffahrtbetrieb z.Zt. keine Geltung; dagegen ist nach § 42 R.G. der Frachtführer zur Uebernahme der Güter an Sonntagen und allgemeinen Feiertagen nicht verpflichtet, es sei denn, daß ein Notfall vorliege.

Auch die aus Berufskreisen heraus geforderte Einführung obligatorischer Dienstbücher (vergl. die Ausführungen des Reichstagsabgeordneten! Bassermann, Stenogr. Berichte, IX. Legislaturperiode, III. Session, 1894/95, Bd. I S. 535 fg.) wurde mit dem Hinweise abgelehnt, daß diese Frage als eine gewerberechtliche ihre Ordnung nicht in diesem Gesetze finden könne und daß im übrigen in Ansehung der großen Wasserstraßen durch die Vorschriften der Schiffahrtsakte und Verträge ausreichend Fürsorge getroffen sei. Demnach gelten nach wie vor die landes- und ortspolizeilich auf die Dienstverhältnisse der Schiffsleute bezüglichen Verordnungen, so in Preußen die Min.V. v. 8. VIII. 1856 betreffend die Einführung von Dienstbüchern für Schiffsleute der Binnenschiffahrt. Dieselbe ordnet auf Grund des § 6 litt. b. des Gesetzes über die Polizeiverwaltung v. 11. III. 1850 zur besseren Beaufsichtigung der Schiffsleute auf preußischen Flußschiffen und zur Hebung der Disziplin an, daß jeder Dienstmann auf einem preußischen Flußschiffe oder Floße — Lehrling, Junge, Schiffsknecht, Zugknecht, Heizer, Geselle, Matrose, Bootsmann, Steuermann — mit einem Dienstbuche versehen sein und dasselbe auf jeder Reise bei sich führen muß. Da dieses Dienstbuch ein vorgeschriebenes Mittel polizeilicher Legitimation ist, hat die Herausnahme der Schiffsmannschaft aus dem Dienstbotenverhältnisse und die Unterstellung unter die Vorschriften der Reichsgewerbeordnung sicherlich nicht die Aufhebung jener Verpflichtung zur Folge.

Die im Betriebe der Binnenschiffahrt stehenden Personen sind in den Bereich der durch die Reichsversicherungsgesetze begünstigten Kreise aufgenommen. Die Versicherung derselben hat bei derjenigen Versicherungsanstalt zu geschehen, in deren Bezirk der Sitz des Betriebes, in welchem der zu Versichernde beschäftigt ist, gelegen ist. Vergl. preußische Ausführungsanweisung v. 21. VIII. 1885 zur Unfalls- und Krankenversicherung: Als Beschäftigungsort der in der Binnenschiffahrt und Flößerei beschäftigten Personen gilt derjenige Ort, von welchem aus das Gewerbe betrieben wird. Als solcher ist im Zweifelsfalle der Wohnort des Betriebsunternehmers oder in dessen Ermangelung derjenige Ort anzunehmen, an welchem derselbe zur Gewerbesteuer von dem in Frage kommenden Betriebe veranlagt ist." —

C. Die rechtliche Kontrolle über den ordnungsmäßigen Verlauf der Fahrt. Die Sicherheit des Schiffahrtsverkehrs ist vor allem von dem Umstand abhängig gemacht, daß das wichtigste Transportmittel dieses Verkehrs, das Schiff, auch thatsächlich den Anforderungen genüge, welche an dasselbe gestellt werden müssen um den gewünschten technischen Zweck zu erreichen. Zu diesem Behufe erfassen besondere aus der Eigenart seines Gewerbes hervorgegangene standesrechtliche Normen den Schiffer als zeitigen verantwortlichen Vertreter wichtiger privatwirtschaftlicher und staatlicher Interessen, sie legen ihm eine Reihe von Verbindlichkeiten auf, die sich teils auf sein privatvermögensrechtliches Verhältnis zu Schiffs- und Ladungsinteressenten, teils auf sein Verhältnis zum Gesamtrechts- und Verwaltungssystem desjenigen Staates beziehen, in dessen Gebiet sich das von ihm geführte Schiff befindet. Innerhalb dieser mannigfaltigen Rechtsbeziehungen sollen uns im Nachstehenden lediglich die aus dem genossenschaftlichen Bedürfnis hervorgegangenen, auf den Ver-

lauf der Fahrt abzielenden Einrichtungen des öffentlichen Rechtes beschäftigen.

a) Fahrtüchtigkeit des Schiffes. Nach § 8 des Reichsgesetzes hat der Schiffer vor Antritt der Reise darauf zu sehen, daß das Schiff in fahrtüchtigem Zustande gehörig eingerichtet und ausgerüstet, sowie hinreichend bemannt ist, und daß die Schiffspapiere und Landungsverzeichnisse an Bord sind [1]).

Er hat für die Tüchtigkeit der Gerätschaften zum Laden und Löschen, für die gehörige Stauung der Ladung, sowie dafür zu sorgen, daß das Schiff nicht schwerer beladen wird, als die Tragfähigkeit desselben und die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse es gestatten [2]).

Wenn der Schiffer im Auslande die daselbst geltenden Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze nicht beachtet, so hat er den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen [3]).

Für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise haftet den im § 7 Abs. 2 bezeichneten Personen auch der Schiffseigner persönlich, nicht nur mit Schiff und Fracht. Nähern sich diese Anordnungen dem System des H.G.B., dessen Wortlaut sie an Deutlichkeit übertreffen, so muß doch andererseits anerkannt werden, daß die in den seeamtlichen Sprüchen immer mehr zur Geltung gelangende Ansicht: bei der heute immer weiter vorschreitenden komplizierten Technik des Schiffbaues könne das Urteil des Schiffers über die Fahrtüchtigkeit des Schiffes in allen Fällen nur auf eine sehr beschränkte Sicherheit Anspruch erheben, — für den Binnenschifffahrtsverkehr in noch weit höherem Maße zutrifft, als dies im Seeverkehr mit seinem durchaus technisch gebildeten Personal der Fall ist (vergl. hierzu das interessante Judikatenmaterial bei Ritter: Die öffentlichrechtlichen Pflichten des Schiffers vor Antritt der Reise, 1894). Die Fahruntüchtigkeit kann, wenn sie nicht eine absolute ist, nach der jeweiligen Zweckbestimmung des Schiffes gegebenen Falles nur den Umfang bezw. die Ausdehnung des Fahrbetriebes, die Beschaffenheit und den Umfang der zulässigen Ladung modifizieren. Für Fahrtüchtigkeit der Reise haftet nach Abs. 1 der Schiffer persönlich, falls er die ihm nach § 7 obliegende Sorgfalt verletzt. Während aber der Schiffseigner in den Fällen der Abs. 1—3 des § 8 dann, wenn der Schiffer haftet, gemäß § 4 regelmäßig auch haftet, aber nur mit Schiff und Fracht, gilt nach Abs. 4 die Besonderheit, daß dem Schiffseigner als solchem gleichfalls die unmittelbare Verantwortlichkeit für den Zustand des Schiffes bei Antritt der Reise auferlegt ist, und zwar den Ladungsbeteiligten, den Passagieren und der Schiffsbesatzung gegenüber (s. § 7 Abs. 2).

Insoweit es sich um Personenbeförderung handelt, bestehen für die Fahrtüchtigkeit des Binnenschiffes noch zahlreiche weitergehende obrigkeitliche Vorschriften, die, aus der landes- oder ortspolizeilichen Fürsorgepflicht entsprungen, namentlich den öffentlichen Verkehr durch Dampfschiffe einer genaueren Regelung und Aufsicht unterziehen. Ueber die Bestrebungen, die sogenannte Ladelinie, Lademarke, auf gesetzlichem Wege sicherzustellen und deren Einhaltung durch behördliche Organe zu kontrollieren, siehe die Verhandlungen des Nautischen Vereins zu Berlin im Februar 1891. Daß diese Bestrebungen zur Sicherung der Fahrtüchtigkeit des Schiffes im wichtigeren Seeverkehr noch zu keinen Ergebnissen gelangt sind, hat natürlich auch das Fehlen solcher Vorschriften im Binnenschiffsverkehr zur Folge. (Vergl. hierzu die kenntnisreiche Schrift von G. Wislicenus, Schutz für unsere Seeleute! Leipzig 1894.)

b) Unfallsmeldung. Nach den Artt. 490 bis 493 des Handelsgesetzbuches hat der Seeschiffer über alle Unfälle, welche sich während der Reise ereignen, im Bestimmungshafen, unter Umständen auch schon in einem Zwischenhafen, vor einer Gerichts- oder Konsularbehörde unter Mitwirkung der Schiffsmannschaft eine Verklarung abzulegen. Auch für die Binnenschiffahrt besteht ein allseitig anerkanntes Bedürfnis, bei Unfällen eine schleunige Feststellung des Thatbestandes und des Umfanges des Schadens herbeizuführen, um auf diese Weise späteren Verdunkelungen des Sachverhaltes und Streitigkeiten thunlichst vorzubeugen. Durch die Uebertragung des Rechtsinstituts der großen Haverei auf das Gebiet der Binnenschiffahrt wurde eine solche Feststellung als Grundlage der Havereirechnung ohnehin unerläßlich. (S. hierzu Ph. Heck, Das Recht der großen Haverei, Berlin 1889.)

Die bestehende Gesetzgebung gewährte keine genügenden Grundlagen für ein dem Zwecke entsprechendes Verfahren.

Die seerechtliche Verklarung auf die Binnenschiffahrt einfach zu übertragen, war nicht angängig. Die Verklarung ist eine aus alten Seegebräuchen entwickelte Einrichtung, bei der es sich zunächst nicht um eine eigentliche Beweiserhebung, sondern um eine auf den Angaben des Schiffsjournals beruhende, von den übrigen Personen der Schiffsbesatzung mitbeschworene eidliche Sachdarstellung des Schiffers handelt. Eine solche Einrichtung ließ sich nicht künstlich auf ein anderes Gebiet verpflanzen. Es fehlt dafür bei der Binnenschiffahrt auch an den sonstigen persönlichen und sachlichen Voraussetzungen. Die Führung eines Tagebuches

1) Vergl. H.G.B. Art. 480.
2) Vergl. H.G.B. Art. 481.
3) Vergl. H.G.B. Art. 482.

(H.G.B. Artt. 486 bis 489) ließ sich hier nicht vorschreiben; sie würde thatsächlich nicht durchführbar, auch vielfach überflüssig und mit Rücksicht auf den Bildungsstand eines großen Teiles der Binnenschiffer ohne praktischen Wert sein. Andererseits fehlt es bei der Binnenschiffahrt an der auf Seeschiffen regelmäßig vorhandenen Kontrolle der Angaben des Schiffers durch die anderen Schiffsoffiziere und durch die meistens in größerer Zahl vorhandene, technisch geschulte Schiffsmannschaft. — Das Gesetz schreibt statt dessen ein eigentliches Beweisaufnahmeverfahren vor, das aber erheblich freier als die Sicherung des Beweises in der Civilprozeßordnung gestaltet ist. Das Verfahren muß notwendig ein gerichtliches sein, wenn es die rechtliche Aufgabe erfüllen soll.

Zu diesem Zwecke trifft das R.G. im § 11 u. folg. die nachstehenden Anordnungen:

§ 11. Wird das Schiff oder die Ladung von einem Unfall betroffen, so ist der Schiffer berechtigt und auf Verlangen des Schiffseigners oder eines Ladungsbeteiligten verpflichtet, vor dem Amtsgerichte des Ortes, an welchem die Reise endet, und, wenn das Schiff vorher an einem anderen Orte längere Zeit liegen bleiben muß, vor dem Amtsgerichte dieses Ortes eine Beweisaufnahme über den thatsächlichen Hergang, sowie über den Umfang des eingetretenen Schadens und über die zur Abwendung oder Verringerung desselben angewendeten Mittel zu beantragen. Er hat sich selbst zum Zeugnisse zu erbieten und die zur Feststellung des Sachverhältnisses sonst dienlichen Beweismittel zu bezeichnen [1]).

§ 12. Zur Aufnahme des Beweises bestimmt das Gericht einen thunlichst nahen Termin, zu welchem der Schiffer und die sonst bezeichneten Zeugen zu laden sind. Dem Schiffseigner und den Ladungsbeteiligten ist von dem Termine Mitteilung zu machen, soweit es ohne unverhältnismäßige Verzögerung des Verfahrens geschehen kann. Die Mitteilung kann durch öffentliche Bekanntmachung erfolgen [2]).

§ 13. Die Aufnahme des Beweises erfolgt nach den Vorschriften der Civilprozeßordnung.

Soweit hiernach nicht die Beeidigung des Schiffers ausgeschlossen ist, beschließt über dieselbe das Gericht nach freiem Ermessen.

Die an Schiff und Ladung Beteiligten, sowie die etwa sonst durch den Unfall Betroffenen sind berechtigt, in Person oder durch Vertreter der Verhandlung beizuwohnen. Sie können eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auf weitere Beweismittel beantragen.

Das Gericht ist befugt, eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auch von Amtswegen anzuordnen, soweit dies zur Aufklärung des Sachverhaltes erforderlich scheint [3]).

Eine besondere Einrichtung zur behördlichen Meldung eines jeden im Binnenschiffahrtsverkehr eingetretenen Unfalles zum Zwecke amtlicher Kognition, — etwa im Sinne der durch das R.G. v. 27. VII. 1877 betreffend die Untersuchung von Seeunfällen geschaffenen Einrichtung verwaltungsrechtlicher Natur, — hat sich nicht als legislatorisch wünschenswert herausgestellt; offenbar aus dem Grunde, weil die der Unfallsstelle benachbarte Ortsbehörde auch vordem jede solche lokale Störung des Schiffahrtsbetriebes zum Anlaß amtlicher Untersuchung und zweckentsprechender Remedur zu nehmen, schon im bisherigen Rechtssystem ausreichende Handhaben besaß.

c) Rechtsverhältnisse in Notfällen. In sämtlichen Vorentwürfen zum Reichsgesetz betreffend die Binnenschiffahrt wurde die Forderung vertreten, daß die für die Seeschiffahrt geltenden Grundsätze über Kollision, Bergung und Hilfeleistung in Notfällen zweckmäßigerweise auch auf die analogen Verhältnisse der Schiffe auf Flüssen, Kanälen und sonstigen Binnengewässern zu übertragen seien. Es wurde mit Recht geltend gemacht, daß diese sich bei der Seeschiffahrt bestens bewährt haben und obschon angenommen wurde, daß sie schon nach allgemeinen Grundsätzen auch ohne gesetzliche Festlegung in den Verhältnissen der Stromschiffahrt recipiert worden seien, so sei dennoch eine ausdrückliche Regelung wünschenswert. Gemeint waren damit aber lediglich die auf die Schadensregulierung bezüglichen vermögensrechtlichen Vorschriften der Artt. 736 bis 741 des H.G.B. Für das Straßenrecht in den Binnengewässern ist zwar die Kaiserl. Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See vom 7. I. 1880, die Not- und Lootsensignalordnung vom 14. VIII. 1876 — jetzt ersetzt durch die Kaiserliche Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See, vom 9. V. 1897, und Verordnung betreffend die Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge und der Lotsendampffahrzeuge vom 10. V. 1897 (R.G.Bl. Nr. 22) — und die Kaiserl. Verordnung, betreffend das Verhalten des Schiffers nach dem Zusammenstoß von Schiffen auf See, vom 15. VIII. 1876 nicht direkt geltendes Recht, allein die in ihnen niedergelegten Grundsätze sind zumeist auf dem Wege von provinziellen oder Revierschiffahrtsordnungen auch ins Verwaltungsrecht der Binnenschiffahrt übergeleitet worden. So in Preußen auf Grund der §§ 76, 77, 78 der Provinzialordnung vom 29. VI. 1875, des § 115 des Zuständigkeitsgesetzes vom 26. VII. 1876 und der §§ 6, 12, 15 des Polizeiverwaltungsgesetzes vom 11. III. 1850.

Strafrechtlich findet in der angedeuteten Richtung der Binnenschiffahrtsverkehr seinen Schutz in den Strafandrohungen des R.St.G. Abschn. 27 gegen gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen speziell in den §§ 321—323.

Der 6. Abschnitt des Reichsgesetzes behandelt zugleich die Rechtsverhältnisse der Bergung und Hilfeleistung in den §§ 93—101.

Die Fälle, in welchen die Lage eines Schiffes derart gefährdet ist, daß es zur

1) Vergl. H.G.B. Artt. 490, 491.
2) Vergl. H.G.B. Art. 492.
3) Vergl. H.G.B. Art. 493.

Rettung des Beistandes dritter Personen bedarf, sind auch im Betriebe der Binnenschiffahrt nicht selten. Dies gilt nicht nur für die unteren, der See zunächst gelegenen Stromteile, sondern auch für die weiter aufwärts gelegenen Strecken. Wird eine solche Gefahr in der That durch das Eingreifen dritter Personen, insbesondere der Besatzung anderer Fahrzeuge, beseitigt, so liegt es in der Billigkeit, daß den helfenden Personen eine ihren Leistungen entsprechende Vergütung zu teil wird. Die rechtliche Anerkennung und Sicherung dieses Vergütungsanspruches ist zugleich geeignet, die Bereitwilligkeit zur Beistandleistung in Gefahren zu fördern. Daß die Vergütung auch dann, wenn sie nicht vorher besonders bedungen ist, geleistet werden muß, entspricht der schon gegenwärtig im Binnenschiffahrtsverkehr herrschenden Auffassung. Bereits die Elbschiffahrtsakte vom 23. VI. 1821 setzt im Art. 26 den Anspruch auf Berge- und Hilfslohn als rechtsbegründete Forderung voraus. Im geltenden Rechte fehlt es jedoch, soweit sich nicht allenfalls die Bildung eines Gewohnheitsrechtes nachweisen läßt, an besonderen Vorschriften, und die Bestimmungen des bürgerlichen Rechts über nützliche Verwendung und über den Fundlohn waren nicht geeignet, diese Lücke auszufüllen.

Bei der geringeren Bedeutung dieser Materie für den Schiffverkehr auf Binnenstraßengewässern ist das Reichsgesetz bestrebt gewesen, die einschlägigen Bestimmungen des H.G.B. zu vereinfachen und den geänderten Lebensverhältnissen des neuen Anwendungsgebietes möglichst anzupassen.

Der § 93 unterscheidet in Uebereinstimmung mit dem Seerecht zwischen **Bergung** und **Hilfeleistung**. Die Bergung umfaßt ausschließlich die Fälle, in welchen der gerettete Gegenstand der thatsächlichen Verfügungsgewalt der Schiffsbesatzung entzogen war und von dem Berger selbst in Besitz genommen und in Sicherheit gebracht ist. Unter den Begriff der **Hilfeleistung** fallen die sonstigen Arten der Beistandsgewährung zur Rettung von Schiff oder Ladung. Die Unterscheidung ist in der Natur der Sache begründet, und das Reichsgesetz behält sie daher mit der Maßgabe bei, daß es die Fälle, in welchen eine Vergütung wegen Bergung beansprucht werden kann, enger begrenzt, als es im Seerecht geschehen ist. Der § 93 erkennt danach in Abweichung von dem weitergehenden Artikel 742 des Handelsgesetzbuchs einen Anspruch auf Bergelohn nur an, wenn entweder das gefährdete Schiff selbst oder doch aus demselben die Ladung oder ein Teil der Ladung geborgen ist und wenn in jenem, wie in diesem Fall, zugleich das Schiff von der Besatzung verlassen, im zweiten Fall aber außerdem vom Untergang unmittelbar bedroht war. Abgesehen von diesen Fällen wird ein Vergütungsanspruch nur für Hilfeleistung, d. h. für einen der Besatzung des gefährdeten Schiffes geleisteten Beistand, gewährt. Von großer Tragweite auch für einzielende Fragen des öffentlichen Verkehrsrechtes sind die nachstehenden Vorschriften des Reichsgesetzes, die mit den verwandten Normen des Handelsgesetzbuches Art. 742—752 zu vergleichen sind:

§ 93. Wird ein in Gefahr befindliches, von der Schiffsbesatzung verlassenes Schiff, oder wird aus einem solchen, vom Untergange unmittelbar bedrohten Schiffe die Ladung ganz oder teilweise geborgen, so hat der Berger Anspruch auf Bergelohn.

Wird außer den bezeichneten Fällen ein Schiff oder dessen Ladung aus einer Schiffahrtsgefahr durch die Hilfe dritter Personen gerettet, so haben diese Anspruch auf Hilfslohn.

Der Besatzung des Schiffes steht ein Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn nicht zu.

§ 94. In Ermangelung einer Vereinbarung wird die Höhe des Berge- oder Hilfslohnes unter Berücksichtigung der Umstände des Falles durch das Gericht nach billigem Ermessen festgesetzt.

Der Berge- und Hilfslohn umfaßt zugleich die Vergütung für die Aufwendungen, welche zum Zweck des Bergens und Rettens geschehen sind.

Nicht darin enthalten sind die Kosten und Gebühren der Behörden, die Kosten für die Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräußerung der geborgenen oder geretteten Gegenstände, sowie die auf diesen ruhenden Zölle und sonstigen Abgaben.

Bei der Bestimmung des Betrages des Berge- oder Hilfslohnes kommen insbesondere in Anschlag: der bewiesene Eifer, die verwendete Zeit, die geleisteten Dienste, die geschehenen Aufwendungen, die Zahl der thätig gewesenen Personen, die Gefahr, welcher dieselben ihre Person, ihre Fahrzeuge oder ihre Geräte ausgesetzt haben, sowie die Gefahr, welche den geborgenen oder geretteten Gegenständen gedroht hat, und der nach Abzug der Kosten (Absatz 3) verbliebene Wert derselben.

§ 95. Haben sich mehrere Personen an der Bergung oder Hilfeleistung beteiligt, so wird der Berge- oder Hilfslohn unter dieselben nach Maßgabe der persönlichen und sachlichen Leistungen der einzelnen verteilt.

Zur entsprechenden Teilnahme sind auch diejenigen berechtigt, welche sich in derselben Gefahr der Rettung von Menschen unterzogen haben.

Wird ein Schiff oder dessen Ladung von einem anderen Schiffe geborgen oder gerettet, so hat der Schiffseigner des letzteren einen angemessenen Teil des Berge- oder Hilfslohnes zu beanspruchen.

Auf Berge- und Hilfslohn hat keinen Anspruch:

1) wer seine Dienste aufgedrungen, insbesondere wer ohne Erlaubnis des anwesenden Schiffers das Schiff betreten hat;

2) wer von den geborgenen Gegenständen dem Schiffer, dem Eigentümer oder der zuständigen Behörde nicht sofort Anzeige gemacht hat.

Die Anfechtbarkeit des Vertrags über Bergung und Hilfeleistung wegen erheblichen Uebermaßes der zugesicherten Vergütung (Art. 743 H.G.B.) ist gewiß mit Recht beseitigt, weil es kaum vorkommen wird, daß

auf Binnengewässern der Schiffer in einer solchen Zwangslage sich befindet, in welcher die Gesetzgebung ihn gegen Ausbeutung durch dritte Hilfeleistende zu schützen hätte. Die Festsetzung des Berge- oder Hilfslohns ist ganz in das billige Ermessen des Gerichts gestellt, welchem als Anhaltspunkte für die Ausübung desselben nur die in Art. 745, 746 H.G.B. sich findenden Bestimmungen gegeben sind. Die Klage kann hinsichtlich des Schiffes und der noch nicht ausgelieferten Ladung auch gegen den Schiffer gerichtet werden. Zuständig ist alsdann das Amtsgericht, in dessen Bezirk die Bergung oder Hilfeleistung stattgefunden hat. Damit lehnt sich der Entwurf an den § 39 der Strandungsordnung an. Aus Zweckmäßigkeitsgründen, deren Gewicht sich nicht verkennen läßt, beruht die Schlußbestimmung (§ 101), wonach für Gebiete von Binnengewässern, welche der See zunächst gelegen sind, landesgesetzlich gewisse auf Bergung und Hilfeleistung bezügliche Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und der Strandungsordnung für anwendbar erklärt werden können. Dem Vorgange des G.V.G. § 101 Nr. 3g, wonach vor die Kammern für Handelssachen die Ansprüche aus den Rechtsverhältnissen des Seerechts gehören, ist auch § 138 des R.-G. gefolgt. Diese Instanz gilt insbesondere für Klagen aus Rechtsverhältnissen, welche auf die Rechte und Pflichten des Schiffseigners, auf die Haverei, auf den Schadensersatz im Falle des Zusammenstoßes von Schiffen, auf die Bergung und Hilfeleistung und auf die Ansprüche der Schiffsgläubiger sich beziehen.

In diesen Rechtsstreitigkeiten wird die Verhandlung und Entscheidung letzter Instanz im Sinne des § 8 des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze dem Reichsgerichte zugewiesen. Damit ist dem Bedürfnis nach Rechtseinheit in dieser Rechtsmaterie angemessene Befriedigung gesichert.

Im angedeuteten Rahmen hat das Reich das an wirtschaftlicher Bedeutung und juristischen Beziehungen reiche Gebiet des Binnenschiffahrtsverkehrs, das bisher von der Landesgesetzgebung der größern Staaten teils unberücksichtigt geblieben, teils nur in zusammenhangsloser provinzieller Regelung der inneren Einheit, der äußern Uebersichtlichkeit völlig entbehrte, im großen und ganzen zu gedeihlicher Kodifikation gebracht. Ein großes Stück deutscher Rechtseinheit ist damit unter Dach gebracht, vorwiegend auf Grund sachkundiger Initiative aus den Kreisen der Interessenten und der zur Wahrung ihrer rechtlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse eingesetzten Berufsvertretungen.

**6. Die weitere systematische Ausgestaltung des deutschen Binnenschiffahrtsrechts.** Einen Ausblick in die künftige rechtliche und wirtschaftliche Gestaltung des Rechts auf diesem Gebiete, das durch den mächtig anwachsenden Verkehr in steigendem Maße die Pflege der gesetzgebenden Faktoren in Anspruch nehmen wird, eröffnen die der parlamentarischen Behandlung des Gesetzentwurfes über die Binnenschiffahrt angeschlossenen fünf Resolutionen. Sie markieren zahlreiche Mängel im Gesetzgebungswerke selbst und empfindliche Lücken in seinem Zusammenhange mit dem übrigen System des deutschen öffentlichen Rechts.

Es wurde beschlossen:

I. Den Reichskanzler zu ersuchen, durch die Kommission für Arbeiterstatistik auch Erhebungen über die Sonntagsarbeit im Binnenschiffahrts- und Flößereibetriebe anstellen zu lassen;

II. die verbündeten Regierungen zu ersuchen, bei Einführung von Bestimmungen über den Befähigungsnachweis die Schifferschulen nach Thunlichkeit zu berücksichtigen und den in Schifferschulen vorgebildeten Schiffern bei Erteilung der Befähigung besondere Begünstigungen zu teil werden zu lassen;

III. den Reichskanzler zu ersuchen, bei den verbündeten Regierungen dahin zu wirken, daß die Gewerbeinspektion in den Binnenschiffahrts- und Flößereibetrieben wirksam durchgeführt wird;

IV. den Reichskanzler zu ersuchen, dahin zu wirken, daß bei der Festsetzung und Erhebung der Schiffahrtsabgaben auf den mehreren Bundesstaaten gemeinsamen Wasserstraßen im Interesse der Binnenschiffahrt nachstehenden Grundsätzen Rechnung getragen werde:

1) Die Festsetzung und Erhebung der Gebühren hat nicht, wie bisher, nach der Tragfähigkeit der Schiffe, sondern nach der wirklichen Ladung zu geschehen, und zwar höchstens in zwei Tarifklassen, sowohl hinsichtlich des Gewichts, wie der Gattung;

2) die Erhebung des Satzes der höheren Tarifklasse für die ganze Ladung, wenn zu Gütern der niederen Klasse solche der höheren Klasse beigeladen werden, ist unzulässig;

3) für leergehende Fahrzeuge ist eine nach deren Größe zu bemessende feste Gebühr anzusetzen;

4) neue Tarife und Tarifänderungen sollen nicht früher als sechs Monate nach ihrer Veröffentlichung und möglichst nur mit dem Beginn eines Kalenderjahres in Kraft treten;

5) bei der Erhebung ist für thunlichste Vereinfachung des Verfahrens Sorge zu tragen.

Die Resolution entspricht einem Beschlusse des Zentralvereins für Binnenschiffahrt.

V. den Reichskanzler zu ersuchen, dahin zu wirken, daß die deutsche Küstenfrachtschiffahrt gegen die erdrückende Konkurrenz der niederländischen, dänischen, schwedischen und norwegischen Flagge möglichst geschützt werde.

Unverkennbar wird sich in der Folge im Anschlusse an die hier zumeist aus den Kreisen der Interessenten und der Berufsvertretungen geltend gemachten Bedürfnisse die Fortbildung und systematische Ausgestaltung dieses wichtigen Zweiges des deutschen Verkehrsrechts vollziehen.

**Litteratur:**

Die öffentlichrechtliche Seite der Materie hat bisher ihre zusammenfassende systematische Behandlung nicht gefunden. An trefflichen Bearbeitungen des privat- und handelsrechtlichen Hauptstoffes dagegen fehlt es nicht. Sie bilden nebst den mit großer Klarheit bearbeiteten Motiven zum R.G. die Basis der vorstehenden Untersuchungen, für welche sich Stützpunkte in der publizistischen Litteratur nur dürftig vorfanden. An erster Stelle zu nennen sind: Rießer, Zur Revision des Handelsgesetzbuchs. Beilageheft zu Bd. 33 der Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht mit zahlreichen Litteraturangaben, und der lichtvolle Kommentar von Max Mittelstein über die Reichsgesetze betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrtsgesetze und Flößerei vom 15. VI. 1896 (in Meinhold's Jurist. Handbibliothek, Bd. 57, Leipzig 1896). Desselben Deutsches Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht, Hamburg 1889. R. Martin, Ueber den Entwurf des R.G. im Archiv für öffentliches Recht, Bd. 9, S. 456 fg. C. Ritter, Die öffentlich-rechtlichen Pflichten des Schiffers vor Antritt der Reise (Greifswalder Inaug.-Diss. 1894). Rassius, Die Stromschiffahrts- und hafenpolizeilichen Verordnungen für den Regierungsbezirk Stettin, 2. Aufl., Stettin 1893. v. Bar, Theorie und Praxis des Internationalen Privatrechts. Rivier, Lehrbuch des Völkerrechts. Lyon-Caen et Renault, Traité de droit commercial, T. V, VI, Paris 1894 etc. Makower, Komment. Textausgabe Nr. 36 der Guttentagschen Sammlung, Berlin 1896. Frank, Ueber öffentliche und Privatgewässer (Verwaltungsarchiv Bd. 1). v. Gerber, System des Deutschen Privatrechts, 15. Aufl. Loening, Verwaltungsrecht, S. 372 fg. Brückner in den Annalen des Deutschen Reiches, 1877, S. 3 fg. Baron, Begriff und Bedeutung des öffentlichen und privaten Wasserlaufs, Zeitschr. f. vergl. Rechtswissenschaft, Bd. 1, S. 262 fg. Hesse, Die Rechtsverhältnisse zwischen Grundstücksnachbarn, 2. Aufl., 1880. Börner, Revision der neueren Lehren von der Zugehörigkeit der beständig fließenden Gewässer nach römischem und deutschem Recht. Archiv f. civ. Praxis, Bd. 38. Schwab, Die Konflikte der Wasserfahrt, ebendas., Bd. 30, Beilageheft. Baumert, Die Unzulänglichkeit der bestehenden Wassergesetze, Berlin 1876. Neubauer, Zusammenstellung des in Deutschland geltenden Wasserrechts, 1881. v. Pözl, Die bayerischen Wassergesetze, 2. Aufl., 1880. Randa, Beiträge zum österr. Wasserrecht, 2. Aufl., Prag 1878. Rißmann, Wasserrecht nach gemeinem und kgl. sächs. Recht, 2. Aufl; v. Stengels Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts, s. O. Mayer über „Binnenschiffahrt", v. Staudinger über „Fischerei und Fischereipolizei", Hermes über „Unterhaltung der fließenden Gewässer" und „Wassergenossenschaften"; Lette, Gesetzgebung über die Benutzung der Privatflüsse, Berlin 1850. Romagnosi, Vom Wasserleitungsrecht, auszugsweise übersetzt von M. Niebuhr, Halle 1840. Heck, Das Recht der großen Haverei, Berlin 1889. Maclachlan, A treatise on the Law of Merchant Shipping, London 1880. Nasse, Gewässer, deren Benutzung, in St. W. B. v. Bluntschli u. Brater, Bd. 4, Stuttgart und Leipzig 1859. Endemann, Das ländliche Wasserrecht, Kassel 1862. Glaß, Die wasserrechtliche Gesetzgebung auf dem Standpunkte der Gegenwart, Altenburg 1856. Kappeler, Rechtsbegriff des öff. Wasserlaufes, Zürich 1867. Hager, Ueber die Aufnahme des Wasserrechts in das bürgerliche Gesetzbuch für das Deutsche Reich, Berlin 1890. G. Meyer, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechtes I, 2. Aufl., Nieberding, Wasserrecht und Wasserpolizei im preußischen Staate, 2. Aufl. von E. Frank, Breslau 1889, s. dazu auch Anhang: Preußische Gesetze über Wasserrecht und Wasserpolizei, Breslau 1866. Scheele, Das preußische Wasserrecht, Lippstadt 1860. Zeller in den Annalen des Deutschen Reiches, 1888, S. 637 fg. Voigt, Die Rechts- und Eigentumsverhältnisse der Uferbesitzer an Gewässern, Potsdam 1878. S. auch Vorschläge für Verbesserung des deutschen Wasserrechts, aufgestellt vom Sonderausschuß für Wasserrecht der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft, in deren Jahrb. Bd. 6, 2 T. Aucoc, Droit administratif français, 2 éd., Paris 1879, und ders. in der Revue critique de législation 1882, p. 675 sq. Simonet, Droit public et administratif, Paris 1885. — Stoerk in v. Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts, Bd. 2. Perels, Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, Berlin 1882. v. Kaltenborn, Grundsätze des praktischen europ. Seerechts, 1851.

Stoerk.

Verlag von Gustav Fischer in Jena.

Im Winter 1897/98 wird erscheinen:

# WÖRTERBUCH
der
# VOLKSWIRTSCHAFT
**in zwei Bänden.**

Bearbeitet von

Prof. Dr. **von Below**-Marburg, Prof. Dr. **Biermer**-Münster i. W., Prof. Dr. **van der Borght**-Aachen, Prof. Dr. **Karl Bücher**-Leipzig, Prof. Dr. **Elster**-Breslau, Geh. Med.-Rat Prof. Dr. **Flügge**-Breslau, Prof. Dr. **Fuchs**-Freiburg i. Br., Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. **Freiherrn von der Goltz**-Bonn, Hofgerichtsadvokat und Privatdocent Dr. **Carl Grünberg**-Wien, Privatdocent Dr. **Max von Heckel**-Würzburg, Forstmeister Dr. **Jentsch**-Hann.-Münden, Bergrat **Lengemann**-Clausthal, Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. **Lexis**-Göttingen, Bibliothekar Dr. **Paul Lippert**-Berlin, Prof. Dr. **Lotz**-München, Prof. Dr. **Mischler**-Graz, Landgerichtsrat Dr. **Neukamp**-Göttingen, Prof. Dr. **Rathgen**-Marburg, Hofrat Prof. Dr. **Schanz**-Würzburg, Dr. **Schott**, Vorstand des stat. Amtes, Mannheim, Prof. Dr. **Sering**-Berlin, Dr. **Wirminghaus**, Syndikus der Handelskammer, Köln, Legationsrat Dr. **Zimmermann**-Berlin, Prof. Dr. **Zuckerkandl**-Prag,

herausgegeben von

## Dr. Ludwig Elster,
**Professor der Staatswissenschaften in Breslau.**

---

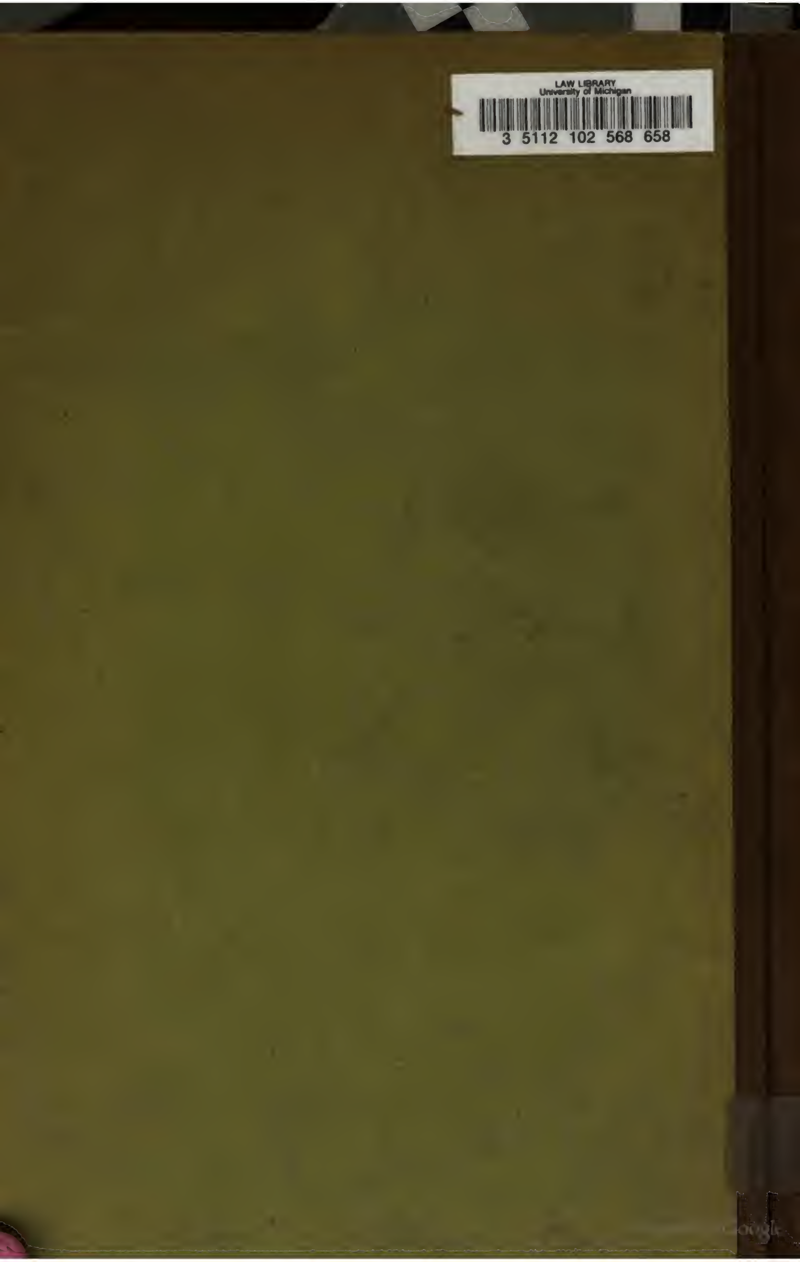
Vollständig in zwei Bänden im Umfange von etwa 120 Druckbogen.

Preis des vollständigen Werkes broschiert 20 Mark, elegant in Halbfranz gebunden 25 Mark.

---

Das „Wörterbuch“, an welchem **eine Reihe der hervorragendsten deutschen Nationalökonomen mitarbeitet,** ist völlig unabhängig von dem in dem gleichen Verlage erschienenen „Handwörterbuch der Staatswissenschaften“.
**Das Wörterbuch soll für weitere Kreise bestimmt sein. Es soll ein Ratgeber sein für alle, welche den wirtschaftlichen und sozialen Fragen unserer Zeit mit Interesse folgen.** Aus den Kreisen der Männer der Praxis, der jüngeren Verwaltungsbeamten, der Industriellen, der Grosskaufleute, Landwirte, Anwälte, mit einem Worte: von solchen, die am öffentlichen Leben regen Anteil nehmen und die sich deshalb durch übersichtliche Artikel über die wirtschaftlichen Verhältnisse und die wirtschaftliche Gesetzgebung Deutschlands und aller bedeutenden Staaten eine rasche und objektive Orientierung verschaffen wollen, war der dringende Wunsch nach der Herausgabe eines kurz gehaltenen und billigen Wörterbuchs geäussert worden. Das „Wörterbuch“, welches in gedrängter Kürze eine im besten Sinne des Wortes populäre, aber streng wissenschaftliche Darstellung unseres gegenwärtigen volkswirtschaftlichen Wissens bieten will, steht nicht im Dienste einer Partei, sondern sucht eine wissenschaftliche Betrachtung der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung des Volkswesens und der einzelnen Institutionen zu bringen.

Frommannsche Buchdruckerei (Hermann Pohle) in Jena. — 7783


LAW LIBRARY
University of Michigan
3 5112 102 568 658